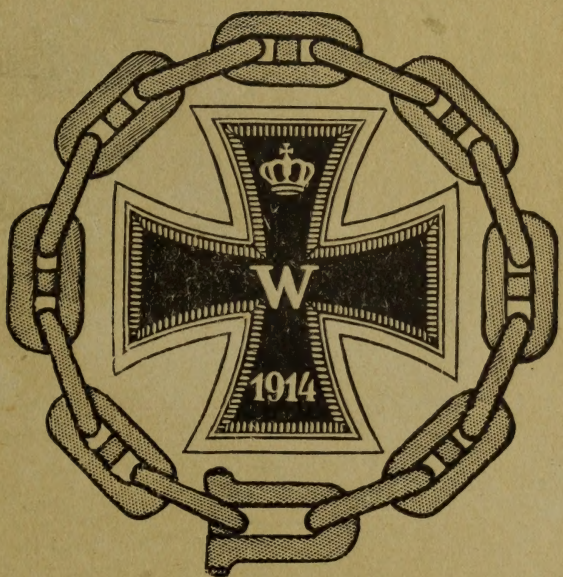
3 1761 [illegible]

Der Krieg zur See 1914-1918

Herausgegeben vom Marine-Archiv



Kreuzerkrieg, Bd. 3.

E. S. Mittler & Sohn / Berlin SW.

Digitized by the Internet Archive
in 2013

http://archive.org/details/derkreuzerkriegi03raed

575919
18.1.54

Der Krieg zur See

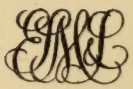
1914—1918

Herausgegeben von der Kriegswissenschaftlichen Abteilung
(zugleich Forschungsanstalt) der Marine

Verantwortlicher Leiter der Bearbeitung:

Kurt Aßmann

Konteradmiral



Mit zahlreichen Karten und Beilagen

Verlag von E. S. Mittler & Sohn / Berlin 1937

Der Kreuzerkrieg
in den ausländischen Gewässern

Bearbeitet von
Eberhard v. Mantey
Vizeadmiral a. D., Dr. phil. h. c.

Dritter Band

Die deutschen Hilfskreuzer

Mit 51 Skizzen

Verlag von E. S. Mittler & Sohn / Berlin 1937

D
581
R34
Bd 3

Alle Rechte
aus dem Gesetz vom 19. Juni 1901
sowie das Übersetzungsrecht sind
vorbehalten

Gedruckt bei Ernst Siegfried Mittler und Sohn,
Buchdruckerei, Berlin. Printed in Germany
Copyright 1937 by E. S. Mittler & Sohn, Berlin

Vorwort.

In dem vorliegenden Bande „Die deutschen Hilfskreuzer" werden die Fahrten und Leistungen derjenigen Hilfskreuzer geschildert, die vom Admiralstabe den Befehl hatten, außerhalb der heimischen Gewässer selbständig Handelskrieg zu führen. Aus diesem Grunde sind die Hilfskreuzer „Berlin" und „Meteor", die im Auftrage der Hochseeflotte in den nordischen Gewässern Minen legten, in diesen Band nicht aufgenommen worden. Ihre Fahrten und Leistungen sind bereits in den Nordseebänden II und IV geschildert worden. Auch das Hilfsschiff „Libau", das zur Unterstützung des irischen Aufstandes entsandt wurde, sowie die Hilfsschiffe „Rubens" und „Marie", welche Waffen nach Ostafrika gebracht haben, sind, da sie keinen Kreuzerkrieg führten, nicht zu den Hilfskreuzern für den Handelskrieg zu rechnen.

Über die Hilfskreuzer sind schon während des Krieges und auch sehr bald nach dem Kriege zahlreiche Bücher von Teilnehmern an der Fahrt in die Öffentlichkeit gelangt. So haben beispielsweise die Kommandanten der Hilfskreuzer „Möwe", „Wolf", „Kronprinz Wilhelm", „Seeadler" persönlich die Fahrten der Schiffe, die ihnen anvertraut waren, sehr eingehend beschrieben. Wenn auch hierbei das rein Dienstliche und das, was seinerzeit geheimzuhalten war, fortgelassen worden ist, so sind doch alle Erlebnisse dieser Schiffe, das Kapern und Versenken von Prisen, die täglichen Arbeiten der Besatzungen, das Kohlennehmen, das Mitführen von Begleitschiffen sowie viele interessante Beigaben über das Leben an Bord, über die Gefangenen, über kleine festliche Unterbrechungen, wie Linientaufe, Weihnachtsfeiern, an Hand von privaten Aufzeichnungen mit der nötigen Ausschmückung und der subjektiven Einstellung jedes einzelnen Verfassers fesselnd geschildert worden. Die Taten dieser Hilfskreuzer sind daher in der breiten Masse unseres Volkes viel mehr als sonstige Kriegstaten bekannt, schon weil der Auslandsseefahrt etwas Romantisches anhaftet.

Das amtliche Seekriegswerk scheint daher auf diesem Gebiet zunächst nicht viel Neues bringen zu können. Es ist aber doch etwas anderes, wenn das Militärische in den Vordergrund gestellt und ganz schlicht und sachlich berichtet wird, wie an Hand der Kriegstagebücher, der Meldungen der Kommandanten und der amtlichen englischen Darstellung der Verlauf der Kriegsfahrten wirklich gewesen ist, und welche Überlegungen die Kommandanten ihren Entschlüssen zugrunde gelegt haben. Eine solche Darstellung besitzt nicht nur für den Fachmann Wert, sondern zeigt auch dem Laien den schweren Ernst des Dienstes und die große Verantwortung der Kommandanten um so deutlicher, weil alles nebensächliche und dekorative Beiwerk fortgelassen wurde.

Jeder Hilfskreuzer ist nach der ihm erteilten Aufgabe, nach den geographischen Verhältnissen, nach der Gegenwirkung des Feindes und nach der Eigenart des Kommandanten verschieden geführt worden. Jede mögliche Art der Führung ist vertreten, so daß für das Studium des Hilfskreuzerdienstes, so wie die Verhältnisse 1914—1918 lagen, reiches Material gegeben ist.

Wer am Schreibtisch die Fahrten der Hilfskreuzer studiert und mancherlei Entschlüsse und Handlungen bemängelt, der soll sich klarmachen, daß alle unsere Hilfskreuzer fern und völlig losgelöst von der Heimat unter den allerschwersten Umständen bei vollster Aufopferung von Kommandanten und Besatzungen gearbeitet haben. Er soll sich vor Augen halten, daß diejenigen Kreuzer, die nicht gesunken sind, fast Übermenschliches bei höchster Nervenanspannung geleistet haben, und daß die Kreuzer, die verloren gingen, mit wehender Flagge kämpften, bis die Wellen über ihnen zusammenschlugen. Auch dann, wenn eine Kreuzerleistung infolge besonderer Umstände nicht zum Tragen kommen konnte, haben alle unsere Hilfskreuzer Ruhm und Ehre an ihre Namen geknüpft und im Sinne der Kaiserlichen Marine Vorbildliches im Kampfe Deutschlands gegen übermächtige Feinde geleistet.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Vorwort	V—VI
Einleitung	1—10
S. M. Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große“	11—24
Fahrt des Kohlendampfers „Bethania“	25
S. M. Hilfskreuzer „Cap Trafalgar“	26—38
S. M. Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm“	39—86
Ausrüstung von Hilfskreuzern in Tsingtau	87—88
S. M. Hilfskreuzer „Cormoran“	89—112
S. M. Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich“	113—138
Der Übergang zu Frachtdampfern als Hilfskreuzer	139—142
Erste Fahrt S. M. Hilfskreuzer „Möwe“	143—168
Die Verwendung S. M. Hilfskreuzer „Möwe“ während der Zeit zwischen seinen beiden Auslandsfahrten	169—170
Zweite Fahrt S. M. Hilfskreuzer „Möwe“	171—210
S. M. Hilfskreuzer „Greif“	211—222
S. M. Hilfskreuzer „Leopard“	223—236
S. M. Hilfskreuzer „Wolf“	237—314
S. M. Hilfskreuzer „Iltis“	315—324
S. M. Hilfskreuzer „Seeadler“	325—354
Schlußbetrachtung	355—368
Personenverzeichnis	369—371
Schiffsnamenverzeichnis	372—374

Die Skizzen wurden von Oberkartograph E. Paschke angefertigt.

Einleitung.

Oberſter Grundſatz beim Aufbau der Kaiſerlichen Marine nach dem Flottengeſetz war die Schaffung einer Schlachtflotte, die die Entſcheidung in den heimiſchen Gewäſſern erkämpfen ſollte.

Das erſte Flottengeſetz ſah daher für den Auslandsdienſt nur 3 Große und 10 Kleine Kreuzer vor. Für den vollen Ausbau der Auslandsflotte waren allerdings 8 Große Kreuzer, aber auch nur 10 Kleine Kreuzer geplant. Als der Krieg ausbrach, befanden ſich im Auslande (ohne Berückſichtigung der Mittelmeerdiviſion) nur die beiden Großen Kreuzer „Scharnhorſt“ und „Gneiſenau“ und 6 Kleine Kreuzer, von denen „Dresden“ bereits den Befehl hatte, nach der Heimat zurückzukehren. Drei von dieſen Kleinen Kreuzern, „Nürnberg“, „Leipzig“ und „Dresden“, waren an das Kreuzergeſchwader gebunden. Der Reſt von nur 3 Kreuzern, „Karlsruhe“, „Emden“ und „Königsberg“, führten ſelbſtändigen Kreuzerkrieg.

Aus dem Vorſtehenden ergibt ſich, daß dem Kreuzerkrieg im Falle eines Waffenganges mit einer europäiſchen Großmacht nur ſehr geringer Wert beigelegt wurde. Da Deutſchland weder in ſeinen Kolonien noch anderswo feſte Stützpunkte beſaß, ſo hing dieſer Kreuzerkrieg von einer ſehr gut vorbereiteten Kohlenverſorgung durch einen Etappendienſt ab. Es liegt auf der Hand, daß ein ſolcher Etappendienſt in dem Augenblick, wo England unſer Gegner war, der mit ſeiner Seegewalt jeden Neutralen erdrückte, in verhältnismäßig kurzer Zeit aufhören mußte. Damit waren unſere Kreuzer nur noch auf die Kohlen angewieſen, die auf Priſen greifbar waren. Da „Emden“ und „Karlsruhe“ nach etwas mehr als dreimonatiger Tätigkeit vernichtet und „Königsberg“ im Rufijifluſſe eingeſchloſſen war, hat die Proviantfrage auf dieſen Schiffen noch keine Rolle geſpielt; ſie hätte vielleicht ſehr bald eine noch ſchwerwiegendere Bedeutung als die Kohlenfrage gewinnen können.

Bei den großen wirtſchaftlichen Verflechtungen der Staaten untereinander glaubte kein Wirtſchaftler, kein Diplomat, kein verantwortlicher Staatsmann daran, daß der Krieg zeitlich und räumlich derartige Ausmaße annehmen würde, wie dieſe in den vier Kriegsjahren eintraten. Stellte man aber die Nordſeeſchlacht als kriegsentſcheidend hin, ſo lag bei kurzer Kriegsdauer die Hauptaufgabe der Auslandskreuzer weniger in der Vernichtung feindlicher Handelsſchiffe — denn die Zahl dieſer Schiffe, deren Vernichtung möglich erſchien, war im Verhältnis zur Geſamtzahl

doch nur sehr gering —, als vielmehr darin, durch Beunruhigung des Handels im allgemeinen möglichst zahlreiche feindliche Kriegsschiffe auf sich und damit von der Nordsee abzuziehen. Dies ist von unseren Kreuzern auch im weitesten Maße erreicht worden.

Wenn daher schon den Auslandskreuzern der Kaiserlichen Marine im Kriegsfall nur eine Nebenrolle beigemessen wurde, so mußten Handelsschiffe, die als *Hilfskreuzer* ausgerüstet wurden, *noch geringer bewertet* werden. In der Vorkriegsliteratur befindet sich in den deutschen Fachzeitschriften nirgends eine tiefgehende Untersuchung über den Wert oder Unwert von Hilfskreuzern, aber auch in den dienstlichen Akten des Admiralstabes und der Seetransportabteilung des Reichs-Marine-Amts ist die Hilfskreuzerfrage nur verhältnismäßig nebensächlich behandelt. Alle Vorarbeiten gipfelten in dem Etappendienst, der für Kohlen- und sonstige Zufuhr zu sorgen hatte. — So gut dieser tatsächlich gearbeitet hat, so zeigten sich doch bereits nach etwa einem Kriegsmonat unvorhergesehene Schwierigkeiten, die bei den Hilfskreuzern „Cormoran" und „Prinz Eitel Friedrich" besonders charakteristisch sind und später geschildert werden sollen.

In der Darstellung „Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern", erster Band „Das Kreuzergeschwader", hat der Bearbeiter, der damalige Kapitän zur See Raeder, jetzt Generaladmiral und Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, auch die Hilfskreuzerfrage allgemein betrachtet. Da dieser Band nicht jedem Leser zur Hand sein dürfte, so sei das Wichtigste hiervon im nachstehenden zum Teil wörtlich wiedergegeben:

Die Verwendung eines Teils der zahlreichen deutschen Handelsschiffe für militärische Zwecke lag für die deutsche Marine in einem Kampfe gegen die englische Seemacht besonders nahe, da der deutsche Handel bei Kriegsausbruch — im Gegensatz zum englischen — von vornherein so gut wie ganz von den Ozeanen zu verschwinden verurteilt war und es deshalb eine nationale Pflicht wurde, die in der starken Handelsmarine liegende Kraft in dem Kampf gegen die Übermacht nach Möglichkeit einzusetzen. Brauchte schon die heimische Seekriegführung zahlreiche Handelsschiffe für die verschiedensten Zwecke, so mußte doch darüber hinaus versucht werden, die für die Kreuzerkriegführung im Auslande bestimmten aktiven Seestreitkräfte durch eine möglichst große Zahl von Überseedampfern, die sich nach Geschwindigkeit, Kohlenvorrat und Einrichtung für die Umwandlung in Hilfskreuzer eigneten, zu verstärken. Ihre im allgemeinen als beträchtlich angesehene Seeausdauer ließ sie für die Aufgaben des Kreuzerkrieges besonders geeignet erscheinen und das Fehlen von Stützpunkten nicht in dem Maße empfinden, wie es bei den Kreuzern mit ihrer viel beschränkteren Dampfstrecke der Fall war. Man schätzte diese Seeausdauer aber zu hoch

ein, denn auch der Hilfskreuzer war ganz auf Kohlen angewiesen, und auf allen Hilfskreuzern sind zeitweilig für die Kommandanten die schwersten Kohlensorgen aufgetreten. Durch diese Kohlennöte wurden die Kommandanten der Hilfskreuzer so stark beeinflußt, daß ihre Entschlüsse letzten Endes in der Hauptsache in der Frage gipfelten: Wo finde ich Kohlen?

Weil es sich aber bei dem Kreuzerkrieg um eine Nebenaufgabe handelte, konnten in den Jahren vor dem Kriege nur äußerst beschränkte Mittel für die Vorbereitung des Kreuzerdienstes durch Ausrüstung von Hilfskreuzern angesetzt werden, was der Förderung der ganzen Frage im allgemeinen wie auch der Durchführung im einzelnen abträglich war. So wurden im Frieden in der Heimat nur 10,5 cm-Geschütze bereitgestellt, die durch Ausrangierung älterer Kriegsschiffe frei wurden. Auslandskreuzer wie „Karlsruhe" und „Königsberg" erhielten als Armierungszuschlag zur Ausrüstung eines Hilfskreuzers sogar nur je zwei 8,8 cm-SK. mit je 150 Schuß Munition. Dies ist der Grund, daß z. B. der große Schnelldampfer „Kronprinz Wilhelm" als Hilfskreuzer nur zwei 8,8 cm-Geschütze bekam und damit überhaupt keinem englischen Hilfskreuzer oder bewaffneten Handelsschiff gegenübertreten konnte.

Die Zahl der als Hilfskreuzer zu verwendenden Schiffe wurde, abgesehen von der allgemein widerstrebenden Haltung der Schiffahrtsgesellschaften, von vornherein dadurch beschränkt, daß die obersten Marinebehörden glaubten, in einem Kriege gegen England nur solche Dampfer in Aussicht nehmen zu dürfen, die über eine Geschwindigkeit von mindestens 17 und, falls sie von den Heimathäfen aus anzusetzen waren, von mindestens 20 Seemeilen verfügten. Erst im Verlauf des Krieges änderten sich diese Anschauungen. Bahnbrechend war hierfür die erste Fahrt des Hilfskreuzers „Möwe" unter Führung des Korvettenkapitäns Graf zu Dohna[1]).

Weiter mußte die Zahl der auszurüstenden Hilfskreuzer dadurch eine Einschränkung erfahren, daß nur solche Schiffe in Frage kamen, die bei Kriegsausbruch die heimischen Gewässer erreichen oder nach ihrem Standort im Auslande mit aktiven Seestreitkräften zur Durchführung ihrer Umwandlung in Hilfskreuzer in Verbindung treten konnten. Diese ungünstige Sachlage wurde dadurch bedingt, daß man sich auf deutscher Seite noch nicht dazu hatte entschließen können, auf einer größeren Anzahl von Dampfern schon im Frieden die für die Umwandlung erforderlichen Geschütze nebst Munition an Bord zu lagern, eine Maßnahme, die eine nachdrückliche und gleichzeitige Bedrohung des englischen Handels in den verschiedensten Seegebieten unmittelbar nach Ausbruch des Krieges ermög-

[1]) Siehe Seite 141/142.

licht hätte. Wenn ohne Zweifel gewisse Gründe, wie z. B. die Bedenken gegen eine Lagerung von Munition auf Passagierdampfern, gegen eine solche Maßnahme sprachen, auch die Handelsmarine selbst, unterstützt vom Reichsamt des Innern, ihr widerstrebte, so hätte sie doch, im Interesse einer energischen Kreuzerkriegführung bei Kriegsausbruch, spätestens mit dem Zeitpunkt der Bewaffnung englischer Kauffahrteischiffe mit Geschützen, wie sie 1913 eingeleitet wurde, getroffen werden sollen. Am 21. März 1913 gab der damalige Erste Lord der Admiralität, Winston Churchill, im britischen Parlament die Erklärung ab, daß die Admiralität die Reedereien aufgefordert habe, zum Schutz gegen die in gewissen Fällen von schnellen Hilfskreuzern anderer Mächte drohenden Gefahren eine Anzahl erstklassiger Liniendampfer zu bewaffnen, „die dadurch aber nicht etwa selbst den Charakter von Hilfskreuzern annehmen sollten". Die englischen Reedereien sind dieser Aufforderung bereitwilligst nachgekommen.

Die Marineleitung beschränkte sich nach allem darauf, die Ausrüstung für vier planmäßige Hilfskreuzer (A bis D) auf der Elbe und Weser bereitzustellen, während die Schiffe im Ausland im allgemeinen auf die Ausrüstung durch die Kanonenboote und einzelne Auslandskreuzer angewiesen waren.

Durch Verträge und Vereinbarungen mit den großen deutschen Schiffahrtslinien war sichergestellt, daß diese ihre Neubauten an Reichspostdampfern und Schnelldampfern nach Möglichkeit den Anforderungen anpaßten, die an sie bei Verwendung als Hilfskreuzer zu stellen waren. Diese Anforderungen betrafen in der Hauptsache Geschwindigkeit, Dampfstrecke, Zahl der Schrauben, Steuereinrichtung, wasserdichte Einteilung, Seefähigkeit, Schutz von Maschinen und Kesseln durch Kohlen, Vorbereitung von Geschützständen, Munitionskammern und Scheinwerferständen, Lazarett- und Kocheinrichtung, Funktelegraphie, Bekohlungs- und Schleppeinrichtung sowie ähnliches mehr. Nach dem Vertrage über die Unterhaltung deutscher Postschiffahrtsverbindungen mit Ostasien und Australien, ebenso wie nach dem Vertrage mit der Deutsch-Ostafrika-Linie, mußte das seemännische Deck- und Maschinenpersonal der in Frage kommenden Reichspostdampfer aus Angehörigen des Beurlaubtenstandes der Kaiserlichen Marine oder aus solchen Personen bestehen, die sich schriftlich verpflichteten, als Kriegsfreiwillige in den Dienst der Marine überzutreten, wenn die Dampfer bei einer Mobilmachung von der Marine gekauft, gemietet oder requiriert würden. Diese Bestimmung war von dem Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie auch in die Musterrollen ihrer Schnelldampfer aufgenommen. Nicht lange vor dem Ausbruch des Krieges waren auch mit der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft ähn-

liche Vereinbarungen über die Verwendung einzelner ihrer modernen Schiffe als Hilfskreuzer getroffen. Ein Teil der Reichspostdampfer sowie die Schnelldampfer hatten fest eingebaute Geschützunterbauten für 10,5 cm-SK., bei anderen waren die Decksverstärkungen an Bord gelagert. Die Aufstellung von 15 cm-SK. war ohne schiffbauliche Veränderungen, die mit Bordmitteln nicht ausführbar waren, unmöglich. Munition war auf keinem der in Frage kommenden Schiffe im Frieden gelagert worden.

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über diejenigen Schiffe, die als Hilfskreuzer im Sommer 1914 in Frage kommen konnten.

Die deutschen Hilfskreuzer bei Kriegsbeginn.

Mobilmachungsmäßig vorgesehen:

A. „Victoria Luise", am 3. August 1914 bereitgestellt und am 8. August wieder abgerüstet wegen überanstrengter Kessel.

B. „Kaiser Wilhelm II.", bei Ausbruch des Krieges im Auslande und dort keine Ausrüstungsmöglichkeit.

C. „Kronprinz Wilhelm", von New York kommend, am 6. August innerhalb von zwei Stunden auf See von S. M. S. „Karlsruhe" ausgerüstet.

D. „Kaiser Wilhelm der Große", auf der Weser ausgerüstet, ging am 4. August in See.

Reserveschiffe für A—D:

„Cap Finisterre", wegen zu geringer Geschwindigkeit nicht verwendet;
„Cap Trafalgar", am 31. August im Südatlantik durch S. M. S. „Eber" in Dienst gestellt.
„Kronprinzessin Cecilie", im Auslande, von Amerika festgehalten.
„Prinz Ludwig", wegen zu geringer Geschwindigkeit nicht verwendet.
„Prinz Eitel Friedrich", in Tsingtau von den Kanonenbooten „Tiger" und „Luchs" in Dienst gestellt.
„George Washington", im Ausland, nicht verwendet.
„Prinz Friedrich Wilhelm", im Ausland, nicht verwendet.

Unvorhergesehen:

„Cormoran" („Rjäsan"), in Tsingtau am 7. August durch die Kanonenboote „Luchs" und „Tiger" in Dienst gestellt.

Allgemeine Angaben über die bei Kriegsbeginn verwendeten Hilfskreuzer enthält umstehende Tabelle.

Name	Bisherige Verwendung	Jahr der Fertigstellung	Wasserverdrängung Br. R. T.	Länge in Metern	Bunkerfüllung Tonnen / Dampfstrecke [1]) in sm bei Reisefahrt	Armierung
„Kronprinz Wilhelm"	Im Schnelldampferdienst n. New York Nordd. Lloyd	1901	22 700 14 908	202	4 100 4 800	2–8,8 1 M.G.
„Kaiser Wilhelm der Große"	Desgl.	1897	24 300 14 349	198	4 200 5 000	6–10,5 2– 3,7 R. K.
„Cap Trafalgar"	Im Schnelldampferdienst nach Südamerika Hamburg-Südamer. D. G.	1913	23 300 18 710	179	5 100 7 100	2–10,5 6– 3,7 M. K.
„Prinz Eitel Friedrich"	Im Ostasiendienst Nordd. Lloyd	1902	16 000 8 797	154	6 000 10 000	4–10,5 6– 8,8 12 M. G.
„Cormoran" (Rjäsan)	Russ. Freiwilligenflotte Transport-D.	1909	5 200 3 433	104	500 [2]) 4 200	8–10,5

Das internationale Recht gestattet die Verwendung von Kauffahrteischiffen für die aktive Kriegführung zur See nur dann, wenn die Kauffahrteischiffe ihres friedlichen Charakters völlig entkleidet werden.

Es galten folgende Bestimmungen:

1. Das Schiff muß dem direkten Befehl, der unmittelbaren Aufsicht und der Verantwortlichkeit der Macht unterstellt sein, deren Flagge es führt.

[1]) Die im Kriegsfalle erreichbare Dampfstrecke läßt sich für Hilfskreuzer nur theoretisch aufstellen. In der Praxis schwankt diese Dampfstrecke nach der Güte der aus Prisen genommenen Kohlen bis 50 v. H. Die Reisefahrt sowie die Höchstgeschwindigkeit wird fast niemals bei den Hilfskreuzern, die Schnelldampfer sind, im Kriege benötigt, und dann auch nur für wenige Stunden, dagegen müssen auch bei sparsamster Fahrt in der Nähe des Feindes alle Kessel betriebsbereit gehalten werden. Um Kohlen zu sparen, haben die Hilfskreuzer vielfach gestoppt getrieben oder sind mit einer Maschine gefahren.

[2]) „Cormoran" konnte in die Laderäume als Transportschiff 2000 Tonnen Kohlenzuladung nehmen und damit über 10 000 Seemeilen dampfen.

2. Es muß die äußeren Abzeichen der Kriegsschiffe seines Heimatlandes tragen.

3. Sein Befehlshaber muß im Staatsdienst stehen und von der zuständigen Staatsgewalt ordnungsmäßig bestellt sein. Sein Name muß in der Rangliste der Kriegsmarine enthalten sein.

4. Die Mannschaften müssen den Angaben der militärischen Disziplin unterworfen sein und haben die Gesetze und Gebräuche des Krieges zu beobachten.

Die Unterstützung, die ein deutscher Hilfskreuzer in einem neutralen Hafen erwarten konnte, war außerordentlich gering. Er konnte dort im allgemeinen nur 24 Stunden liegen und innerhalb dieser Zeit seine Lebensmittel bis auf den regelmäßigen Friedensstand und sein Heizmaterial (in einem Hafen derselben neutralen Macht jedoch nur alle drei Monate) soweit auffüllen, wie es für die Fahrt nach dem nächsten Heimathafen erforderlich war. Er konnte ferner Schäden an Schiff und Maschine soweit ausbessern, wie es für die Herstellung der *Seefähigkeit*, *nicht* aber der *Gefechtsbereitschaft*, unerläßlich war.

Neutrale Häfen kamen somit für unsere Hilfskreuzer so gut wie gar nicht in Frage, zumal ihr Anlaufen Schlüsse auf die Lage des Tätigkeitsgebietes ermöglichte und ein Abfangen durch den Feind erfolgt wäre.

Verborgene Ausrüstungsplätze für Kreuzerkriegführung waren zwar in jahrzehntelanger Friedensarbeit festgestellt und im Laufe der Zeit wiederholt auf ihre Brauchbarkeit nachgeprüft worden. Bei der allgemeinen Entwicklung des Verkehrs verminderte sich jedoch die Zahl dieser Plätze von Jahr zu Jahr, und gerade in den Gegenden des Hauptseeverkehrs, namentlich im Atlantischen Ozean, hörten sie so gut wie ganz auf.

Für die Führung des Handelskrieges mit Hilfskreuzern seien hier aus der Prisenordnung nur diejenigen Bestimmungen angeführt, die zum Verständnis der Maßnahmen der Kommandanten unbedingt erforderlich sind:

„Die Zerstörung feindlicher Prisen ist gestattet, wenn die Einbringung in einen Hafen dem Kommandanten unzweckmäßig oder unsicher erscheint; das gleiche gilt für ein Schiff, das sich neutralitätswidriger Unterstützung schwerer Art einwandfrei schuldig gemacht hat. Die Zerstörung eines wegen Bannwarehandels, Blockadebruchs oder neutralitätswidriger Unterstützung leichter Art aufgebrachten Schiffes ist nur dann statthaft, wenn es der Einziehung unterliegt und wenn außerdem die Einbringung das Kriegsschiff einer Gefahr aussetzen oder den Erfolg der Unternehmungen, in denen es zur Zeit begriffen ist, gefährden könnte.

„Der Kommandant ist berechtigt, ein aufgebrachtes feindliches Schiff als Hilfsschiff zu verwenden. Die Umwandlung eines solchen in ein Kriegsschiff ist an die Bestimmungen des Abkommens für die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe vom 18. Oktober 1907 geknüpft.

„Der Kommandant kann aus der Ladung, dem Inventar und den Vorräten aufgebrachter feindlicher Schiffe den Bedarf seines Schiffes gegen Empfangsschein ergänzen, soweit die Gegenstände nicht einwandfrei als neutrales Gut erwiesen sind.

„Leistet ein bewaffnetes feindliches Kauffahrteischiff Widerstand gegen prisenrechtliche Maßnahmen, so ist dieser mit allen Mitteln zu brechen. Die Verantwortung für jeden Schaden, den Schiff, Ladung und Passagiere dabei erleiden, trägt die feindliche Regierung. Die Besatzung ist als kriegsgefangen zu behandeln. Die Passagiere sind zu entlassen, außer wenn sie sich nachsweisbar am Widerstand beteiligt haben."

Bevor die rein militärischen und seemännischen Leistungen der Hilfskreuzer geschildert werden sollen, erscheint es notwendig, darauf hinzuweisen, daß die dienstlichen Verhältnisse auf einem Hilfskreuzer ganz anders bewertet werden müssen wie auf einem Kriegsschiff. Der verantwortliche Kommandant ist besonders häufig gezwungen, den natürlichen kriegerischen Tatendrang seiner Offiziere und Mannschaften erheblich einzuschränken; er allein kennt die Aufgabe, und nur er hat sie in allen ihren Tiefen erfaßt. Ein Hilfskreuzer muß sich jedem Kriegsschiff durch beschleunigtes Fortdampfen nicht nur entziehen, sondern sich ihm gegenüber womöglich ganz verborgen halten. Jeder Neutrale, jeder Handelsdampfer, der seine Funktelegraphie ausnutzt, jeder bewaffnete Handelsdampfer kann das ganze Unternehmen eines Hilfskreuzers völlig in Frage stellen. Während die tatenlustige Mannschaft am liebsten sofort über jedes Schiff herfallen möchte, ohne die Folgen abzuwägen, muß der Kommandant von Fall zu Fall nicht nur nach der Art des gesichteten Schiffes, sondern auch nach dem Ort, wo es sich befindet, nach der Verkehrshäufigkeit handeln und vielfach Schiffe durchlassen, die er selbst gern aufgebracht hätte, bei denen er aber sagt: „Ich schade der großen Aufgabe." Die Untergebenen, die diese Überlegungen schon deshalb nicht würdigen können, weil sie keine Verantwortung tragen, neigen dazu, an eine Schwäche ihres Kommandanten zu glauben, und es bleibt eine Tatsache, daß auf allen Hilfskreuzern, die längere Zeit unterwegs waren, ausnahmslos zeitweilig unter den Mannschaften eine gewisse Mißstimmung aufgekommen ist, die dann stets bei einem späteren Erfolge in große Begeisterung umschlug. Die vielen Tage, die ein Hilfskreuzer ohne sichtbaren Erfolg verbringt, und die vielfach mit der schmutzigen Arbeit ununterbrochenen Kohlentrimmens ausgefüllt werden, ferner die Länge der

Zeit, in der weder Neuigkeiten gehört werden noch irgend etwas Ablenkendes geschehen kann, bilden Imponderabilien, die stark beim Hilfskreuzerdienst in Rechnung gestellt werden müssen.

Sehr gut drückt sich in diesem Sinne der Kommandant des Hilfskreuzers „Kronprinz Wilhelm", Kapitänleutnant Thierfelder, aus, indem er schreibt:

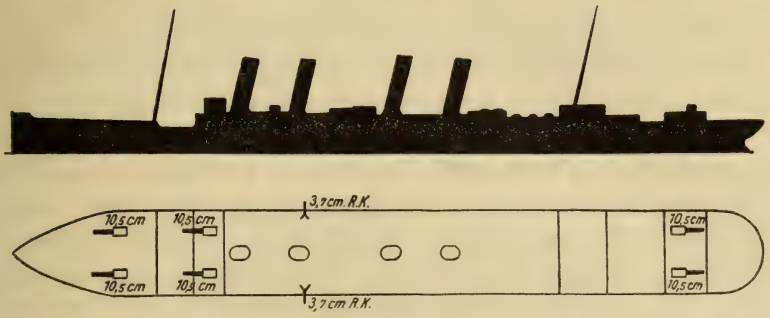
„Es gibt auch einen nichtmilitärischen, rein menschlich empfundenen Begriff „Kreuzerkrieg", wie der einzelne ihn verstehen mochte. Kreuzerkrieg hieß: auf dem Schiff zwar mit den Kameraden zusammen, aber doch immer allein fahren; keine Küste in Sicht, wo Verrat lauern könnte, ringsum nur Wasser und darüber der Himmel, Tag für Tag, Woche für Woche, viele Monate lang; keine Nachricht von den eigenen Angehörigen, Kriegsnachrichten nur kümmerlich durch Funktelegraphie oder erbeutete alte Zeitungen, zuweilen ein Schiff! Dann höchste Spannung und zugleich die Gewißheit neuer anstrengender Arbeit, ungewohnt und schmutzig, zum Entsetzen. Von Kriegsbegeisterung und Siegesfreude war wenig zu spüren; sie konnten nicht erwartet und kaum erweckt werden, denn der einzelne Mann der Besatzung merkte tatsächlich sehr wenig davon, daß das Schiff auf dem Kriegspfad war, während er ruhig seiner Arbeit nachging und die ihm anbefohlenen Dienstobliegenheiten meist unter ungewöhnlichen Bordverhältnissen in gewohntem Gehorsam verrichtete. Wir fuhren stets während der Kriegsfahrt im Bereitschaftszustande vor dem Feinde, was aber in der gleichmäßigen anstrengenden Tagesarbeit den wenigsten an Bord zum Bewußtsein kam.

„Es kommt außerdem hinzu, daß bei den immerhin beschränkten Bordverhältnissen, denn der Hilfskreuzer ist letzten Endes ein mehr oder weniger gefüllter Kohlendampfer, der Raum mit zahlreichen, vielfach sehr unsympathischen und oft sehr tiefstehenden Gefangenen, die doch immer feindlich bleiben, geteilt werden muß. Auch die räumliche Trennung der Besatzung und der Gefangenen hilft hierüber nicht weg. Immer bleibt bestehen, daß die Gefangenen in jeder Hinsicht dauernd bewacht werden müssen und vielfach zu Krankheiten neigen oder diese einschleppen könnten, die ohne die Gefangenen leicht vermieden werden würden."

Auf jedem Schiff ist der Kommandant nicht nur der Vorgesetzte, sondern gleichzeitig die Spitze, in der sich die Kraft des Schiffes und die Leistung der Mannschaft personifiziert. Der Kommandant, der das Schiff führt, der die volle Verantwortung trägt, ist ausschlaggebend für alles, was mit dem Schiff zusammenhängt, er ist völlig selbstherrlich. Ein Kreuzerkommandant im Kriege und im Auslande, losgelöst von der Heimat, keinen Vorgesetzten über sich, keinen gleichaltrigen Kameraden neben sich,

keinen Untergebenen, der die Verantwortung mit ihm teilt, ist absoluter König in seinem Reich, aber er ist einsamer wie irgendein anderer Offizier. Er muß alles mit sich selbst abmachen. Wohl mag er gelegentlich seine Offiziere anhören, aber das was zu tun und zu unterlassen ist, bestimmt er aus sich selbst, geleitet von seinem Gewissen nach Pflicht und Ehre. Ob Tag oder Nacht, ob auf der Brücke oder in der Kajüte, aber immer allein, ist der Kommandant auf einem solchen Kreuzer ohne Ersatz und Ablösung ununterbrochen im Dienst; das dauernde Suchen nach einem Feinde, das rechtzeitige Ausweichen vor starken Gegnern, die man nicht sieht, sondern nur ahnt, die nie aufhörende Sorge um die Kohlen, die Frage des Proviants und der Verpflegung der immer mehr anschwellenden Kopfzahl an Bord, die Schwierigkeit mit den Gefangenen, die Unmöglichkeit irgendeiner Entlastung bedeuten eine Nervenanspannung, die mit der Länge der Zeit täglich wachsen muß, und die am Ende der Fahrt, bei der Heimkehr, ihre Höhe bei dem Durchbruch durch die feindlichen Bewachungslinien erreicht. Er ganz allein entscheidet, wann der Zeitpunkt gekommen ist, daß seine Aufgabe erfüllt ist; nur er kann ermessen, ob Schiff und Besatzung am Ende der Kraft angekommen sind und er nach seiner eigenen Überzeugung und Verantwortung einen Hafen ansteuern muß. Körperliche Entbehrungen, große Strapazen, höchste Beanspruchung der Nerven und starke seelische Anspannung charakterisieren den Dienst des Kommandanten eines Hilfskreuzers.

S. M. Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große“.



1 : 2000

Zahlenangaben siehe S. 6.

Angaben über die Besatzung:

Komdt.: Freg. Kpt. Reymann (Max)
I. O.: Kaptlt. Aye (Emil)
A. O.: Kaptlt. Arps
N. O.: Kaptlt. d. R. Hashagen
FT. O.: Oblt. z. S. Jonetz
L. Ing.: M. St. Ing. Peetz
Oblt. z. S. d. R. Pagenstecher
Lt. z. S. d. R. Erasmi
Lt. z. S. d. R. Kirchner (kam erst in Rio de Oro an Bord)
Lt. z. S. d. R. Becker (Edmund) (von der Woermann-Linie)
Hilfs-Oblt. z. S. Schulze (Alexander)
Hilfs-Oblt. z. S. Rader
Vizesteuerm. d. R. Schech
Vizesteuerm. d. R. v. Swinarski
Mar. St. Ing. a. D. Steuber
Mar. Ing. Graebing
Hilfs-Ing. Froehlich
Hilfs-Ing. Peters
Mar. St. Arzt Gelhaar
Mar. Ob. Ass. Arzt Dr. Raff
Mar. Ob. Zahlm. Hang
Kapitän Meyer (vom Lloyd, Kapitän d. „Kaiser Wilhelm d. Gr.“
Ob. Masch. Wallwitz (vom Lloyd)
Zahlm. Tielhaar (vom Lloyd)

Hierzu 178 aktive und 382 inaktive Mannschaften
Gesamtkopfstärke: 584

Mit Eintritt der Mobilmachung wurde der als Hilfskreuzer vorgesehene Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Große" des Norddeutschen Lloyd, der im Fahrdienst nach Nordamerika stand und sich zur Zeit in Bremerhaven befand, von der Marine übernommen. Am 2. August mittags wurden Flagge und Wimpel gesetzt. Kommandant des Schiffes wurde Fregattenkapitän Max Reymann.

Beim Eintreffen der aktiven Seeoffiziere befand sich „Kaiser Wilhelm der Große" noch völlig im Zustand der Zivilfahrt. Es wurde sofort mit den erforderlichen Arbeiten, Einbau der Geschütze, schwarzer Schiffsanstrich, Abgabe von Einrichtungen des Passagierdienstes usw. begonnen. Auf dem Schiff waren die mobilmachungsmäßig vorgesehenen Geschützunterbauten und Deckversteifungen vorhanden. Der Einbau der sechs 10,5 cm-Geschütze und der zwei Revolverkanonen ging verhältnismäßig glatt vonstatten.

Was die Besatzung anbetraf, so verblieb ein Teil der Zivilbesatzung des Schiffes mobilmachungsmäßig an Bord; trotzdem war ein größerer Austausch und eine dementsprechende Neueinstellung von Mannschaften erforderlich. Die Geschützführer waren nach Angabe des Artillerieoffiziers, Kapitänleutnant Arps, aktives Marinepersonal oder erst vor kurzer Zeit ausgeschiedenes Reservepersonal, jedenfalls Artilleriespezialisten. Die Bedienungsmannschaften wurden aus den bestgeeigneten Leuten ausgesucht.

Am 2. August nachmittags fragte das Flottenkommando beim Admiralstab an, ob mit Rücksicht auf die Haltung Englands Hilfskreuzer in See geschickt werden könnten. Die Antwort vom Admiralstab, 7 Uhr abends, lautete: „England hat sich bisher noch nicht erklärt. Nach allem Anschein sind aber kriegerische Handlungen seitens Englands möglich, sollen jedoch nicht von uns provoziert werden. Aus diesem Grunde jetzt Heraussenden der Hilfskreuzer noch nicht angängig."

Am Abend des 3. August erhielt der Hilfskreuzer den Befehl vom Flottenchef: „Klar zum Auslaufen." Gleichzeitig wurde in Berlin erneut angefragt, ob der Hilfskreuzer nunmehr auslaufen dürfe. Abends um 9 Uhr kam die Antwort: „Da eine neutrale Haltung Englands noch immer möglich ist und von der deutschen Politik mit allen Kräften erstrebt wird, ist es notwendig, wie wiederholt betont, alle Bewegungen und Handlungen zu vermeiden, die von England als gegen sich aufgefaßt werden können. Hilfskreuzer dürfen daher nicht auslaufen."

Am 4. morgens ging „Kaiser Wilhelm der Große" zu einer Probefahrt in See und meldete dies dem Admiralstabe. Diese Meldung wurde in Berlin wohl mißverstanden, denn um 5 Uhr 20 nachmittags kam vom Admiralstab folgender Fernspruch an die Flotte: „Hilfskreuzer »Kaiser Wilhelm der Große« scheinbar ausgelaufen. Bitte ihn zurückrufen und mitteilen,

ob dies gelungen." Um 12 Uhr mittags hatte der Hilfskreuzer bei Rotesand geankert. Abends um 7 Uhr 18 gab der Flottenchef den Fernspruch an den Admiralstab: „Hilfskreuzer kommt zurück. Bitte dringend Auskunft, ob Hilfskreuzer jetzt sofort beschleunigt auslaufen kann? Herauskommen nach Kriegserklärung nicht wahrscheinlich." Endlich um 7 Uhr 30 traf der Befehl bei der Flotte ein: „Kriegszustand mit England, Hilfskreuzer sofort auslaufen." Diese Anweisung war vom Admiralstab erst herausgegeben worden, nachdem das Auswärtige Amt auf Anfrage sich damit einverstanden erklärt hatte, zumal vom Auslaufen bis 12 Uhr nachts der Hilfskreuzer noch in deutschen Gewässern verblieb. Vorstehende Angaben kennzeichnen die peinliche Gewissenhaftigkeit, mit der bei Kriegsbeginn seitens der Marine verfahren worden ist.

Mit dem Befehl zum Auslaufen erhielt das Schiff den Operationsbefehl „Kreuzerkrieg im Atlantischen Ozean" und eine allgemeine Anweisung über die Kohlendampfer auf den vorgesehenen Plätzen funktelegraphisch über Norddeich. In bezug auf die Kohlendampfer war angegeben, daß von der Etappe Las Palmas auf die Standlinien bei den Azoren, den Kanarischen Inseln und Kap Verden 10 000 und 5000 Tonnen Kohlen verteilt seien. Aus dem Wortlaut über diese Zuteilung der Kohlen und über ihre Verteilung auf die verschiedenen Standlinien war nicht klar die Zahl und Größe der Kohlendampfer zu ersehen.

„Kaiser Wilhelm der Große" hatte beim Auslaufen 3942 Tonnen Kohlen an Bord. Durch den Funkspruch über die Kohlendampfer wurde dem Hilfskreuzer gewissermaßen das erste Ziel, das zu erreichen war, zugewiesen. Aus dem Fernspruch des Flottenchefs an den Admiralstab geht aber deutlich hervor, daß man unmittelbar nach Kriegsausbruch mit einer starken Bewachung vor den Häfen und in der Nordsee bei den Shetlandinseln rechnete. Wenn daher „Kaiser Wilhelm der Große" aus diesen Gründen gezwungen wurde, nördlich um Island herumzufahren, so lag für ihn bis zur Erreichung der Kohlendampfer eine Wegstrecke vor, die größer war als die normale Fahrtlinie bis nach New York, das heißt, der Hilfskreuzer kam fast kohlenleer auf seiner Operationsbasis an. Mit dieser Überlegung trat daher sofort beim Verlassen der Deutschen Bucht die Kohlenfrage in den Vordergrund.

In der ersten Nacht wurde nordwärts nach Horns-Riff-Feuerschiff und von dort nach der norwegischen Küste gesteuert. Am 5. August mittags stand der Hilfskreuzer etwas südlich von Udsire. Es wurden zahlreiche offene Funksprüche englischer Kreuzer aufgefangen. So bat z. B. ein Kreuzer um einen Liegeplatz in der Werft; die englische Admiralität teilte den franzö-

fischen Fischereikreuzern mit, daß eine Fortsetzung des Fischens ungefährlich erschiene. Im Laufe des Nachmittags wurde ein Frachtdampfer unbekannter Nationalität gesichtet und nicht angehalten, um den Durchbruch nicht vorzeitig zu verraten, zumal um diese Zeit sehr laut die Zeichen von sechs englischen Kreuzern gehört wurden. Dies war auch der Grund, daß sich Fregattenkapitän Reymann entschloß, nördlich um Island herumzugehen. Er nahm an, daß die Linie Färöer—Island besetzt sei, und daß die auf den Fischgründen südlich Island stehenden Fischerfahrzeuge zum Teil mit Funktelegraphie ausgerüstet seien.

Bis zum 7. August vormittags wurde nichts gesichtet. Die Geschwindigkeit wurde jetzt auf 17 Seemeilen herabgesetzt, um den Kohlenverbrauch, der bisher 350 Tonnen am Tage betragen hatte, möglichst einzuschränken. Der Kohlenbestand am 7. August vormittags betrug nur noch 2712 Tonnen. Zeitweilig wurde starkes Packeis angetroffen. Um 4 Uhr 30 wurde an der Nordwestküste Islands der Fischdampfer „Tubal Cain", 225 Br. R. T., aus Grimsby angehalten, die Besatzung von 13 Mann an Bord genommen und das Schiff durch Artilleriefeuer versenkt. Der Kommandant beschloß, nun westlich der Azoren zu steuern und in Rio de Oro (Durnford Point, Westafrika) Kohlen zu nehmen.

Am 9. August wurde bei diesigem Wetter, Windstärke 6 und entsprechendem Seegang, bei dem es sehr bedenklich gewesen wäre, ein Boot zu Wasser zu bringen, eine Bark gesichtet, die jedoch im Nebel bald verschwand. Der Kohlenbestand am 10. morgens war ungefähr noch 2000 Tonnen. Das bedeutete einen Verbrauch von täglich 240 Tonnen mit 17 Seemeilen Fahrt. Am folgenden Tage wurden die Funkzeichen zahlreicher englischer und französischer Dampfer („Celtic", „La Lorraine", „Rochambeau", „Olympic") und des englischen Panzerkreuzers „Lancaster" gehört, jedoch wurde nichts gesichtet. Am 12. August nachmittags um 3 Uhr wurde der italienische Dampfer „Il Piemonte" angehalten. Da seine Papiere in Ordnung waren, wurde er sofort entlassen.

Am 14. August betrug der Kohlenbestand nur noch 1000 Tonnen. Es wurde nun auf dem Dampferwege, der von den Kanarischen Inseln nach Brasilien führt, so langsam wie möglich gelaufen, aber nichts gesichtet. Da die Trefflinien nördlich der Azoren zu ungünstig erschienen, so blieb der Kommandant bei dem bereits gefaßten Entschluß, in Rio de Oro Kohlen zu nehmen. Vorher wollte er die Trefflinie bei der Insel Ferro ansteuern, um den dort befindlichen Kohlendampfer nach Rio de Oro zu beordern, für den Fall, daß der auf Reede von Rio de Oro zu erwartende Dampfer nicht genügend Kohlen hätte oder nicht mehr angetroffen würde. Auf der Treff-

Weg des Hilfskreuzers „Kaiser Wilhelm der Große".

linie wurde kein Dampfer bemerkt. Der Kohlenbestand des Hilfskreuzers war inzwischen auf 873 Tonnen gesunken.

Am 15. August nachmittags wurde etwa 8 Seemeilen südlich von Ferro der englische Postdampfer „Galician", 6762 Br. R. T., der Union Castle Line angehalten. Da gleich darauf ein Frachtdampfer in Sicht kam, erhielt „Galician" den Befehl, zu folgen. Der Frachtdampfer stellte sich als der gesuchte Kohlendampfer „Duala" heraus. Er hatte leider nur 800 Tonnen Kohlen an Bord, weil die volle Beladung des Dampfers in Las Palmas infolge der Aufhetzung der Bevölkerung durch den englischen Konsul unmöglich geworden war. Das Schiff erhielt den Befehl, nach Rio de Oro zu gehen. Der Postdampfer „Galician" wurde eine Zeitlang mitgenommen, doch entschloß sich Fregattenkapitän Reymann, weil die Übernahme von 224 Köpfen Besatzung und Passagieren, darunter etwa 30 Frauen und Kinder, ihm bedenklich erschien, die „Galician" zu entlassen. Am 16. August morgens um 6 Uhr 40 wurde der englische Dampfer „Kaipara", 7392 Br. R. T., gekapert, die 75 Mann starke Besatzung an Bord genommen und das Schiff versenkt. Die Ladung bestand aus sehr bedeutenden Mengen von Gefrierfleisch (70 000 Hammel, 30 000 halbe Ochsen und 30 000 Kaninchen aus Australien). Am gleichen Tage mittags wurde der Postdampfer „Arlanza", 15 044 Br. R. T., der Royal Mail Steam P. C. angehalten. Da die Rufzeichen des englischen Panzerkreuzers „Cumberland" sehr laut gehört wurden und „Arlanza" über 1400 Personen an Bord hatte, deren Übernahme auf den Hilfskreuzer völlig ausgeschlossen war, wurde „Arlanza" entlassen, nachdem die Antenne über Bord geworfen war.

Hier drängt sich die Frage auf, wie man sich beim Kreuzerkriege das Aufbringen eines Dampfers mit einer so großen Anzahl von Passagieren überhaupt gedacht hat. Derartige Dampfer haben im allgemeinen nur so viel Proviant an Bord, wie sie gerade für ihre Wegstrecke gebrauchen. Ein längeres Mitnehmen solcher Schiffe kommt daher nicht in Frage. Die Übernahme so großer Menschenmengen ist ebenfalls ausgeschlossen, zumal dann auch der ganze Proviant mit an Bord genommen werden müßte. Ein Hilfskreuzer, dessen Kopfzahl eine bestimmte Höhe überschreitet, ist für kriegerische Zwecke nur noch sehr wenig geeignet. Es bliebe demnach nur übrig, das Passagierschiff vor einen neutralen Hafen außerhalb der Neutralitätsgrenze zu bringen, dort mit Schiffsbooten sämtliche Leute etwa wie Schiffbrüchige an Land zu schaffen und dann den Dampfer zu versenken. Theoretisch ist dies einfach, aber praktisch höchst bedenklich. Denn es würde gerade bei Kriegsbeginn von allen Neutralen als größte Barbarei aufgefaßt und in übelster Weise gegen Deutschland ausgebeutet worden sein. Außer-

dem würde mit Sicherheit diese sehr zeitraubende Maßnahme das Ende des Hilfskreuzers bedeutet haben. Die Gegend, in der „Kaiser Wilhelm der Große" die vorgenannten großen Dampfer traf, befand sich unter Bewachung des V. und IX. englischen Kreuzergeschwaders, insgesamt elf größere und kleine Kreuzer. Ob die Möglichkeit bestand, den Dampfer nach feindlichen Dienstpflichtigen auf See zu durchsuchen und im günstigsten Falle vielleicht einige Dutzend Männer gefangenzunehmen, entzieht sich der Beurteilung. Eine genaue Durchsuchung ist jedenfalls nur im Hafen ausführbar. Wegen der Freilassung dieser großen Passagierdampfer haben sich verschiedentlich mißbilligende Stimmen erhoben. Niemand hat aber sagen können, wie man es hätte machen sollen. Hilfskreuzerkommandanten, die auf ganz selbständigen Außenposten stehen, lassen sich nicht von der Heimat aus kritisieren. Jeder Fall wird zu einem Sonderfall, bedingt durch das Operationsgebiet, die Nähe des Feindes, durch den eigenen Kohlenbestand, durch Wind und Wetter, den Seegang, durch den jeder Bootsverkehr zwischen Hilfskreuzer und Prise unterbunden werden kann, und durch die Möglichkeit, von dritter Stelle erkannt und gemeldet zu werden.

Abends konnte noch der Dampfer „Nyanga", 3066 Br. R. T., der Elder Dempster Co. nach Übernahme der 33 Mann starken Besatzung versenkt werden. Die Ladung bestand aus kolonialen Erzeugnissen, Kopra, Palmkerne usw. Hiermit waren jetzt schon 121 Menschen über den Schiffsbestand an Bord.

In der Nacht vom 16./17. ankerte „Kaiser Wilhelm der Große" nördlich von Durnford Point und lief am 17. morgens auf die Reede von Rio de Oro. Dort lag bereits der Kohlendampfer „Duala". Der Kohlenbestand betrug jetzt nur noch 500 Tonnen. Da „Duala" von einem Dampfer, der auf der Trefflinie bei Rio de Oro stehen sollte, nichts gesehen hatte, ging „Kaiser Wilhelm der Große" wieder seewärts, um die Trefflinie abzulaufen. Inzwischen begann ein sehr lebhafter Funkverkehr der englischen Kreuzer, woraus zu erkennen war, daß das Erscheinen des Hilfskreuzers bekannt sein mußte, zumal fünf Tage vorher der italienische Dampfer „Il Piemonte" angehalten worden war und sicher schon über diesen Vorfall berichtet hatte. Besonders der Panzerkreuzer „Carnarvon", Flaggschiff des V. englischen Kreuzergeschwaders, wurde sehr laut gehört.

Um nicht mit dem geringen Kohlenvorrat in die Lage zu kommen, von den englischen Kreuzern entdeckt zu werden, wurde, nachdem die Standlinie bei einer Sichtweite von ungefähr 8 Seemeilen eine Strecke von 20 Seemeilen abgelaufen war, kehrtgemacht und wieder bei Durnford Point geankert. Unmittelbar darauf kam ein spanischer Offizier als Abgesandter des Kommandanten der Befestigungen an Bord und fragte nach

dem Namen und der Nationalität des Schiffes, und ob es ein Truppentransportschiff wäre. Als dieses verneint wurde, schien er befriedigt. Dem spanischen Offizier wurde erklärt, daß „Kaiser Wilhelm der Große" Maschinenhavarie habe, die längere Zeit dauern könne. Am Nachmittag wurde der Kohlendampfer „Duala" längsseit genommen und mit der Kohlenübernahme begonnen. Gleichzeitig wurde nach Land zu gelotet, um festzustellen, ob es möglich wäre, mit dem Schiff noch tiefer in die Bucht hineinzugehen. Da das Schiff auch während der Kohlenübernahme wegen der Nähe der englischen Kreuzer dauernd Dampf auf behalten mußte, die Kohlenübernahme aber außerordentlich langsam vonstatten ging, so wurden fast ebensoviel Kohlen verbrannt, wie übergenommen wurden. Es war vor dem Verlassen der Heimat unmöglich gewesen, den beschleunigt als Hilfskreuzer zu entsendenden Schnelldampfer mit Kohleneinrichtungen zu versehen, die zur Übernahme von Kohlen aus beliebigen Handelsdampfern auf See geeignet waren[1]). Der Kommandant entschloß sich daher, nur in einem kleinen Teil der Kessel Dampf zu halten, wodurch täglich etwa 40 Tonnen Kohlen gespart wurden. Die durchschnittliche Kohlenzunahme, wenn man von den übergenommenen Kohlen den jeweiligen Kohlenverbrauch der Kessel abzieht, betrug täglich nur 250 Tonnen. Nach Ansicht des Kommandanten waren aber 2500 Tonnen Kohlen die geringste Menge, die benötigt wurde, um ohne allzu große Gefahr für das Schiff nach der nächsten Kohlengelegenheit, Westküste Südamerikas, zu gelangen. Es wurde angenommen, daß der Feind die Kanarischen Inseln, die Kap Verden und die Azoren nach dem Hilfskreuzer abgesucht habe, und daß die Standlinien der Kohlendampfer nicht mehr besetzt wären. Andererseits fühlte sich der Kommandant unter dem Schutz der spanischen Neutralität sicher, und er hoffte, falls das Schiff vom Feinde entdeckt und blockiert würde, in den dunklen Nächten ausbrechen zu können, weil der Mond bereits in den ersten Abendstunden unterging. Nach den Kriegserfahrungen, die erst *später* gemacht worden sind, kann man diese Hoffnung als völlig aussichtslos bezeichnen.

In Rio de Oro lagen ein Fischdampfer und zwei Fischschoner. Da diese keine Funkanlage besaßen und die Strecke nach Las Palmas etwa 300 Seemeilen betrug, die gegen den Wind und Strom zurückgelegt werden mußten, so konnten sie als ungefährlich betrachtet werden. Bedenklicher war es, daß am 18. August ein Fischschoner in See gegangen sein sollte. Wie sich später herausstellte, hat dieser am 23. August die Nachricht von

[1]) Wie schwierig die Verhältnisse für Schnelldampfer lagen, wird in dem Abschnitt „Kronprinz Wilhelm" ausführlich geschildert werden.

der Anwesenheit „Kaiser Wilhelm der Große“ nach Las Palmas gebracht.

Am 19. August nachmittags kam der Kommandant der spanischen Befestigungen an Bord und ließ sich die Stellen zeigen, an denen die angebliche Maschinenhavarie stattgefunden hatte. Gleichzeitig fragte er, warum der Besuch seines Offiziers noch nicht erwidert worden sei. Ihm wurde geantwortet, daß in Anbetracht des Seegangs und des schlechten Wetters Schwierigkeiten vorgelegen hätten. Aus vorstehendem ist ersichtlich, daß der spanische Kommandant den Hilfskreuzer als ein Kriegsschiff betrachtete, wobei gleichzeitig von seiten des Spaniers ein großes Wohlwollen festzustellen war.

Am 20. August abends war die Kohlenübernahme aus dem Dampfer „Duala“ beendet, der Kohlenbestand auf „Kaiser Wilhelm der Große“ betrug jedoch jetzt erst 1221 Tonnen. Da mit anderen Dampfern nicht zu rechnen war und „Kaiser Wilhelm der Große“ mit einem so geringen Kohlenvorrat kaum etwas leisten konnte, erhielt der Dampfer „Duala“ den Befehl, nach Las Palmas zu fahren, um etwa 4000 Tonnen Kohlen zu bestellen. Die Etappe Las Palmas hatte in weitest gehendem Maße für Kohlen gesorgt, doch war der Dampfer „Slawentzitz“ mit 5000 Tonnen Kohlen vom Gegner aufgebracht worden und der Dampfer „Walhalla“ mit 2000 Tonnen Kohlen von „Kronprinz Wilhelm“ mitgenommen worden.

„Duala“ kam wohlbehalten in Las Palmas an, und bereits am 24. August traf auf Anordnung des deutschen Konsuls von Las Palmas der Dampfer „Magdeburg“ mit 1400 Tonnen Kohlen in Rio de Oro ein. Das Schiff wurde längsseit genommen und mit der Kohlenübernahme begonnen. Ein zweiter Dampfer, „Arucas“, der ebenfalls nach Rio de Oro beordert war, war noch nicht eingetroffen. Am 25. August nachmittags wurden zwei Dampfer gesichtet, die sich sehr bald als die Kohlendampfer „Arucas“, 1500 Tonnen Kohle, und „Bethania“, 6000 Tonnen Kohle, herausstellten. Der letztere wurde sofort längsseit genommen, um aus ihm Kohlen überzunehmen. Es gelang auf diese Weise, bis zum 26. August mittags den Kohlenbestand auf 2100 Tonnen zu bringen. Kurz vor Mittag wurde im Norden ein Schiff gesichtet, das um 12 Uhr 30 als englisches Kriegsschiff ausgemacht wurde. Zu dieser Zeit befanden sich die beiden Kohlendampfer „Bethania“ und „Arucas“ längsseit von „Kaiser Wilhelm der Große“, während der Dampfer „Magdeburg“ etwa 500 Meter entfernt zu Anker lag. „Kaiser Wilhelm der Große“ hatte zur Kohlenersparnis nur Dampf auf für 14 Seemeilen Fahrt, jedoch wurde beim Erkennen des englischen Kriegsschiffes „Dampf auf in allen Kesseln“ befohlen. Da der Kommandant fest annahm, daß der Engländer die spanische Neutralität

berücksichtigen würde, so setzte er unbeirrt die Kohlenübernahme fort. Zwischen 12 Uhr 45 und 1 Uhr 15 mittags fand folgender Signalverkehr durch Scheinwerfer zwischen dem englischen Kreuzer, der inzwischen als „Highflyer[1])" erkannt worden war, und „Kaiser Wilhelm der Große" statt.

„Highflyer": Surrender.

„Kaiser Wilhelm der Große": Keine Antwort.

„Highflyer": I call you to surrender.

„Kaiser Wilhelm der Große": Deutsche Kriegsschiffe ergeben sich nicht. Ich ersuche Sie, die spanische Neutralität zu achten.

„Highflyer": You coal the second time in this port. I call you to surrender. If not, I will fire on you at once.

„Kaiser Wilhelm der Große": Ich kohle hier zum ersten Male. Im übrigen ist dies eine spanische Angelegenheit.

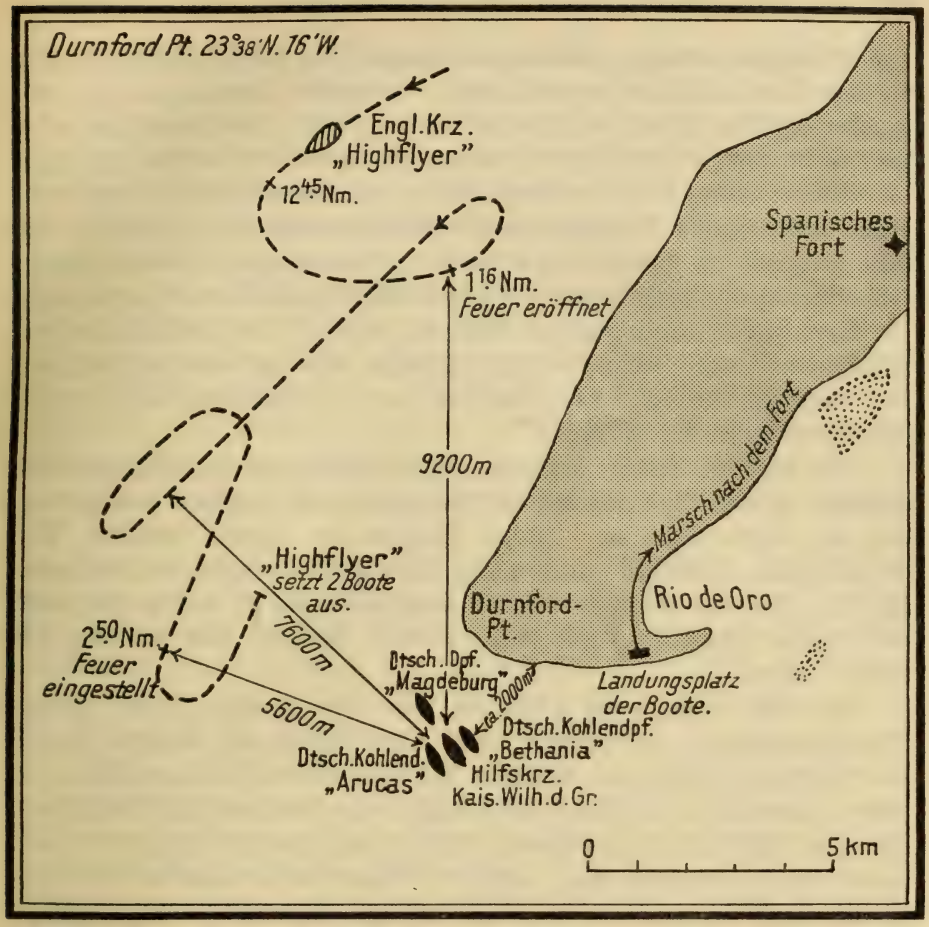
„Highflyer": Surrender at once.

„Kaiser Wilhelm der Große": Ich habe Ihnen nichts mehr zu sagen.

1 Uhr 16 eröffnete „Highflyer" das Feuer, das sofort von „Kaiser Wilhelm der Große" erwidert wurde.

Da es unter den gegebenen Verhältnissen unmöglich war, mit „Kaiser Wilhelm der Große" jetzt noch in See zu gehen, entschloß sich der Kommandant, den Kampf zu Anker durchzuführen. Um unnötigen Menschenverlust zu vermeiden, gab er Befehl, daß das nicht auf den Gefechtsstationen gebrauchte Personal auf die längsseit liegenden Schiffe „Bethania" und „Arucas" übersteigen sollte. Der Kommandant sorgte auch dafür, daß die an Bord befindlichen Offiziere und Mannschaften der gekaperten englischen Schiffe „Tubal Cain", „Kaipara" und „Nyanga" an Bord des Kohlendampfers „Arucas" geschickt wurden. Die Schiffskasse, die Prisenberichte und die Geheimbücher, letztere klar zur Vernichtung, wurden auf die „Bethania" gebracht. Der Engländer feuerte ohne Rücksicht auf die längsseit liegenden Dampfer, die den Befehl erhielten, so schnell als möglich abzulegen. Eine der ersten Salven traf den Kohlendampfer „Magdeburg". Die „Highflyer" peilte im Anfang des Gefechtes 20° an Steuerbord. Mit dem Standgerät wurde die Entfernung auf 88 hm gemessen. Die Geschütze, von denen zunächst nur die beiden Steuerbord vorderen das Ziel bekommen konnten (die beiden Heckgeschütze konnten wegen der vorlichen Stellung des Gegners während des ganzen Gefechtes nicht eingreifen), stellten diese Entfernung ein, die überhaupt die höchstmögliche noch einstellbare war, da die an Bord befindlichen 10,5 cm-SK. C/88 ganz alten

[1]) Highflyer, geschützter Kreuzer, 1898. 5700 t, 3 Schornsteine, 106 m lang. 460 Mann Besatzung. 11—15,2 cm L 40, 8—7,6 cm L 40, 1—4,7 cm L 40, 2—45 cm T.



Gefecht des Hilfskreuzers „Kaiser Wilhelm der Große" mit dem englischen Kreuzer „Highflyer" am 26. August 1914.

Modells waren. Die erste deutsche Salve lag kurz Mitte. Den Geschützen wurde jetzt befohlen, die Aufsatzstange nach Schätzung um 4 hm mehr herauszuziehen; auch die folgenden Einstellungen wurden nach Schätzung vorgenommen. Trotz dieser Schwierigkeiten war das Ziel nach vier Salven erfaßt. Nun meldeten beide Geschütze, daß sie nicht mehr schießen könnten, weil die Rohre infolge der übergroßen Erhöhung nicht mehr ausrannten. Der Artillerieoffizier, Kapitänleutnant Arps, gab, da trotz aller Anstrengungen eine Beseitigung dieser Störung nicht möglich war, Befehl, weiterzufeuern. Nach weiteren vier Salven brach das Steuerbord zweite Geschütz zusammen. Die ganze Oberlafette mit Rohr fiel nach hinten heraus. Dies wirkte sich jedoch insofern kaum schädigend für das Gefecht aus, als bei

der Steuerbord vorlichen Stellung des Gegners das Backbord erste Geschütz — über Bank nach Steuerbord feuernd — eingreifen konnte, genau so, wie nachher bei dem Gefecht an Backbord eine Zeitlang das Steuerbord erste Geschütz die mit zwei Geschützen feuernde Backbordbatterie auf drei Geschütze verstärken konnte. Trotz der Versteifungen der Unterbauten, die nach dem ersten Anschießen in Deutschland noch veranlaßt worden waren, zeigten sich diese während des Gefechts als erheblich zu schwach. Aus Deck und Bordwand sprangen so viele Nieten los, daß die Geschützbedienungen sie teilweise für Sprengstücke der feindlichen Geschosse hielten. Eine Besichtigung der Geschütze nach dem verhältnismäßig kurzen Gefecht ergab eine vollkommene Lockerung und Aufbeulung des Decks wie auch ein Lösen bzw. Abreißen der Verschraubungen der Geschütze.

Der englische Kreuzer hatte nach dem Eröffnen des Feuers zuerst hart Backbord gedreht und zog sich auf Gegenkurs mit mäßiger Annäherung auf die Backbordseite von „Kaiser Wilhelm der Große" herüber. Auf 76 hm schlug „Highflyer" einen vollen Kreis nach Steuerbord und näherte sich dann bis auf 56 hm. Er hatte anscheinend bis zu diesem Zeitpunkt vier Treffer erhalten. Dann drehte er nach Backbord und entfernte sich wieder etwas.

Um diese Zeit, etwa 2 Uhr 50, kam das deutsche Feuer infolge Munitionsmangels ins Stocken. Bald nach Beginn des Gefechts hatten zwei feindliche Schüsse den vorderen Munitionsraum (vorderen Ladungsraum) getroffen, so daß dieser voll Wasser lief, wodurch der Munitionsnachschub bald unterbrochen wurde. Da eine aussichtsreiche Möglichkeit zum Lenzen nicht vorhanden war, mußte die Munition der achteren Geschütze herbeigeschafft werden, und damit war die letzte Reserve bald aufgebraucht.

Als der Artillerieoffizier meldete, daß die Munition bald ausgehen würde, befahl der Kommandant, das Schiff zu versenken. Dies geschah durch zwölf Sprengpatronen, die bereits vorher angebracht worden waren, sowie durch Öffnen der Lenzschieber, deren Rückschlagventilkegel ebenfalls vorher herausgenommen waren. „Kaiser Wilhelm der Große" hatte zehn Treffer erhalten, drei im Vorschiff, drei im Mittelschiff und vier im Achterschiff, die das Schiff nicht zum Sinken gebracht hatten; sie hatten, da kein Geschoß beim Auftreffen explodierte, keinen anderen Schaden angerichtet, als nur kalibergroße Löcher in das Schiff gestanzt, was immerhin für den vorderen Laderaum (die Munitionskammer) durch den Wassereinbruch verhängnisvoll wurde. „Highflyer" hatte nach deutscher Beobachtung sieben Treffer erhalten; deutlich waren durch Feuerschein und Dampfentwicklung Explosionen und Wirkungen am Ziel erkennbar, auch hatte das Schiff anscheinend Schlagseite.

„Highflyer“, die inzwischen wieder Annäherung gesucht hatte, stellte bei dem langsamen Verstummen des Feuers von „Kaiser Wilhelm der Große“ ebenfalls ihr Feuer ein und verhielt sich zunächst abwartend. Auf „Kaiser Wilhelm der Große“ schoß bei weiterem Näherkommen des Gegners ein Revolvergeschütz, worauf der Engländer das Feuer wieder begann. Als das Revolvergeschütz wegen Mangels an Munition und zu großer Entfernung nicht weiterfeuern konnte, brach der Engländer ebenfalls das Feuer ab. Von „Kaiser Wilhelm der Große“ wurden etwa 250 10,5 cm-Granaten und 60 3,7 cm-Revolvergranaten gefeuert. Die Zahl der von dem englischen Kreuzer „Highflyer“ abgegebenen Schüsse betrug schätzungsweise über 400. Die meisten Salven überschossen das Schiff und lagen oft auffallend weit. Die Geschosse waren in der Luft beim Näherkommen deutlich wahrnehmbar, sie pendelten stark um ihre Achse; etwa ein Drittel überschlug sich und traf mit dem Boden zuerst auf das Wasser bzw. das Ziel auf.

Die englische Darstellung gibt über die Durchführung des Kampfes von seiten der „Highflyer“ keinerlei Einzelheiten. Es wird nur erwähnt, daß an Bord des englischen Kreuzers ein Mann getötet und fünf Leichtverwundete gewesen wären. Die Beschädigungen am Schiff seien nur so gering gewesen, daß es nicht nötig war, nach Gibraltar zu gehen, obwohl die Admiralität die Genehmigung dazu erteilt hatte.

Als der Hilfskreuzer begann, sich infolge des eindringenden Wassers nach Backbord überzulegen, befahl der Kommandant, nachdem die oberen Räume nach Toten und Verwundeten abgesucht worden waren, die Boote zu besetzen und zu Wasser zu bringen. Er selbst blieb mit dem Kapitänleutnant Arps und dem Leutnant zur See d. R. Kirchner an Bord, bis das Schiff sich um 90° nach Backbord überlegte und auf dem Grund aufstieß. Die Wassertiefe betrug zur Zeit des Kenterns etwa 18 Meter, so daß bei einer Schiffsbreite von 20 Metern die Mastspitzen mit den geheißten Toppflaggen unter Wasser verschwanden, während die Steuerbordseite noch ein wenig über die Wasseroberfläche emporragte. Die vorgenannten Offiziere verließen als letzte zusammen mit einem schwerverwundeten Kriegsfreiwilligen, der plötzlich noch zum Vorschein kam, das Schiff und wurden von einem Rettungsboot etwa um 4 Uhr nachmittags aufgenommen. Darauf wurden in den Booten drei Hurras ausgebracht und das Deutschlandlied gesungen.

In drei Rettungsbooten landete zwischen 5 und 5 Uhr 30 nachmittags der Teil der Besatzung, der an dem Gefecht teilgenommen hatte, und zwar der Kommandant, Fregattenkapitän Reymann, 7 Offiziere, 2 Vizesteuerleute, 72 Unteroffiziere und Mannschaften, an der spani-

schen Küste von Rio de Oro. In einem Marsch von etwa zweistündiger Dauer, bei welchem zwei schwerverwundete Leute auf Tragbahren, die aus Riemen und Bootssegeln hergestellt waren, mitgeführt wurden, wurde das spanische Fort erreicht, wo von seiten des Fortkommandanten aufs beste für die deutsche Besatzung gesorgt wurde.

„Highflyer" dampfte, während auf „Kaiser Wilhelm der Große" die Boote besetzt wurden, auf etwa 2 bis 3 Seemeilen heran, ließ seinerseits ebenfalls zwei Boote zu Wasser, die den deutschen auf Land zu rudernden Booten folgten. Am Bug des einen englischen Bootes wehte eine Flagge, die aber nicht ausgemacht werden konnte. Ehe die englischen Boote landeten, hatte die deutsche Mannschaft bereits den Marsch nach dem spanischen Fort angetreten. Die englischen Boote wurden durch Signal zurückgerufen. Am nächsten Morgen überreichte Fregattenkapitän Reymann dem spanischen Fortkommandanten folgenden Protest:

„Ich bitte Sie, Herr Kommandant, an Ihre spanische Regierung berichten zu wollen, daß ich aufs schärfste gegen den englischen Kreuzer »Highflyer« protestiere, welcher die spanische Neutralität in gröblicher Weise dadurch verletzt hat, daß er ein Gefecht gegen das bewaffnete deutsche Schiff »Kaiser Wilhelm der Große« begann. Dieses war 2000 Meter von der spanischen Küste von Rio de Oro verankert. Der Engländer nahm auch keine Rücksicht auf die drei deutschen Dampfer, von denen sich zwei längsseit von »Kaiser Wilhelm der Große« befanden. Dies ist eine Vergewaltigung der spanischen Neutralität, ein Verbrechen gegen die Humanität und eine Art und Weise, welche zwischen zivilisierten Nationen nicht gebräuchlich ist."

Die englische Admiralität ihrerseits entschied, daß der Kommandant der „Highflyer" durchaus berechtigt gewesen sei, so zu handeln wie er es getan hätte. Das ritterliche Benehmen des deutschen Kommandanten, der die englischen Gefangenen der erbeuteten Prisen vor Beginn des Gefechtes auf die Kohlendampfer geschickt und in Sicherheit gebracht hätte, wird von den Engländern besonders anerkannt.

Der Kommandant, Fregattenkapitän Reymann, berichtet, daß das Verhalten der Offiziere und Mannschaften während des Gefechtes, der Landung und des Marsches ausgezeichnet gewesen sei.

Versenkungen.

Engl. Fischdampfer „Tubal Cain" — 225 Br. R. T., 7. 8. 14 — 13 Mann.
" Frachtdampfer „Kaipara" — 7392 Br. R. T., 16. 8. 14 — 75 Mann.
" " „Nyanga" — 3066 Br. R. T., 16. 8. 14 — 33 Mann.

Fahrt des Kohlendampfers „Bethania“.

Während der an Bord zurückgebliebene Besatzungsteil den Kampf aufnahm, waren die übrigen Angehörigen des „Kaiser Wilhelm der Große“, auf den Befehl das Schiff zu verlassen, auf den längsseit liegenden Kohlendampfer „Bethania“ übergestiegen und sofort in See gegangen.

Es befanden sich etwa 450 Mann von „Kaiser Wilhelm der Große“ und 50 Mann der eigenen Besatzung auf dem Dampfer „Bethania“, der Kurs nach Charleston in den Vereinigten Staaten nahm, das er in vierzehn Tagen zu erreichen hoffte. Die Unterbringung der im ganzen 500 Menschen auf einem Dampfer, der nur für eine Besatzung von 40 Mann eingerichtet war, stieß auf große Schwierigkeiten; Proviant war genügend vorhanden, Frischwasser sehr knapp. Dies war um so fühlbarer, als unmittelbar vor dem Gefecht gekohlt worden war und die bei dieser Arbeit überraschten Leute aus den Bunkern, nur mit ihrem leichten Kohlenzeug bekleidet, auf den Dampfer hatten überspringen müssen, ohne sich vorher mit Uniformstücken und Unterkleidung versorgen zu können. Nach 13tägiger Fahrt, am 7. September, wurde „Bethania“ durch den englischen Kreuzer „Essex“ aufgebracht, der alle Offiziere und Deckoffiziere als Kriegsgefangene an Bord nahm, die Mannschaften aber auf dem Dampfer in Schlepp beließ und mit diesem nach Kingston weiterfuhr. Dort wurden die Leute interniert.

S. M. Hilfskreuzer „Cap Trafalgar“.

1 : 2000

Zahlenangaben siehe S. 6.

Angaben über die Besatzung:

Komdt.: K. Kpt. Wirth †
I. O.: Kaptlt. Rettberg
N. O.: Oblt. z. S. Kraus (Reinhard) †
A. O.: Oblt. z. S. Klewitz †
L. Ing.: Mar. Ob. Ing. Giesecke
Oblt. z. S. Steffan
Oblt. z. S. d. Res. Gemündt (kam in Lüderitzbucht von Dampfer „Muansa“ an Bord)
Oblt. z. S. d. S. I Feddersen (von „Cap Trafalgar“)
Lt. z. S. d. R. Hansen (von „Pontos“)
Hilfs-Lt. z. S. Lange (von „Cap Trafalgar“)
Hilfs-Ing. Busekist (von „Cap Trafalgar“)
Mar. St. Arzt Dr. Violet
Mar. Ob. Zahlm. Finke
Hilfs-Zahlm. Lützkendorf (von „Cap Trafalgar“)

außerdem waren noch von der Zivilbesatzung „Cap Trafalgar“ an Bord:
der ehem. Erste Offz.: Kapitän Blanert, der ehem. Schiffsarzt Dr. Preuß.

Hierzu 118 aktive Mannschaften von „Eber“, 184 inaktive Mannschaften von „Cap Trafalgar“, 1 Mann von „Pontos“

Gesamtkopfstärke: 319

Der auf „Eber“ kommandierte Lt. z. S. Bünte war mit diesem Schiff nach Bahia geschickt worden, außer Lt. z. S. Bünte befanden sich auf „Eber“ 9 aktive und 8 inaktive Mannschaften.

Der Schnelldampfer „Cap Trafalgar“ war durch die Mobilmachungsvorarbeiten als Hilfskreuzer vorgesehen. Das Schiff hatte am 14. Juli 1914 Hamburg verlassen, war über Boulogne, Southampton, Vigo nach Lissabon gegangen und von dort am 19. Juli abends nach Rio weitergelaufen. „Cap Trafalgar“ traf am 29. Juli in Rio, am 1. August in Montevideo und am 2. August an seinem Bestimmungsort Buenos Aires ein.

Da „Cap Trafalgar“ durch das Kanonenboot „Eber“ in Dienst gestellt wurde, ist es erforderlich, zunächst die Fahrt des Kanonenbootes „Eber“ von Kriegsbeginn bis zum Zusammentreffen mit „Cap Trafalgar“ zu schildern.

S. M. S. „Eber“, Kommandant Korvettenkapitän Wirth, befand sich Ende Juli 1914 in Kapstadt und erhielt am 30. Juli den telegraphischen Befehl, nach Lüderitzbucht zu gehen. Am 1. August kamen von der Funkstation von Lüderitzbucht die den nahen Krieg und die Mobilmachung verkündenden Befehle aus Deutschland. Der Kommandant ließ sofort feststellen, welcher geeignete Dampfer als Begleitschiff in Lüderitzbucht zur Verfügung stände. Dies war der Dampfer „Steiermark“, der den Befehl erhielt, sofort in Lüderitzbucht möglichst viel Kohlen zu laden. Eine Anzahl deutscher Dampfer, die auf dem Wege nach Kapstadt waren, konnten funktelegraphisch gewarnt werden. In Lüderitzbucht angekommen, erhielt „Eber“ den Mobilmachungsbefehl, füllte seinen Kohlenbestand auf und setzte das Schiff in kriegsbereiten Zustand. Nachdem „Eber“ und „Steiermark“ Kohlen ergänzt sowie aus dem soeben aus der Heimat eingelaufenen Dampfer „Muansa“ der Deutsch-Ostafrika-Linie soweit als möglich Proviant übernommen hatten, gingen beide Schiffe mit nordwestlichem Kurse so weit in See, daß sie noch in guter Funkverbindung mit Lüderitzbucht standen. In der Nacht vom 4./5. August teilte „Eber“ über Lüderitzbucht dem Admiralstab mit, daß er auf die Trefflinie Trinidada ginge und den Dampfer „Steiermark“ bei sich hätte. Dem Bezirksamtmann in Duala wurde befohlen, daß, wenn England den Krieg erklärte, der Dampfer „Eleonore Woermann“ mit möglichst viel Kohlen und Proviant ebenfalls nach der Trefflinie Trinidada gehen solle. In der folgenden Nacht erreichte „Eber“ die Kriegserklärung Englands. Noch bis zum 12. August blieb „Eber“ in Funkverbindung mit der Station Lüderitzbucht, jedoch kamen nur noch offene Pressenachrichten durch. Um diese Zeit stand „Eber“ 2000 Seemeilen westlich von Lüderitzbucht (Skizze 3). Es wurde jetzt ein vorher vereinbarter Funkspruch abgegeben, daß die Funkstation von Lüderitzbucht von seiten des „Eber“ nicht mehr gebraucht würde und in das Innere abtransportiert werden solle. Von 13. August ab wurde funktelegraphischer Verkehr englischer Kriegsschiffe, südamerikanischer Küsten-

stationen und der deutschen Dampfer „Blücher" und „Baden" abgehört; letzterer war das Begleitschiff S. M. S. „Dresden". Am 15. August stand „Eber" auf dem nördlichen Punkt der Trefflinie Trinidada, und innerhalb der nächsten Tage trafen außer „Eleonore Woermann" noch die Dampfer „St. Isabell", „St. Lucia" und „Pontos" ein. Mit den Kapitänen dieser Dampfer konnte mündlich das Verhalten für die nächsten Tage vereinbart werden. Am 19. August wurde von dem Dampfer „Baden" gefunkt, daß „Eber" an den Kleinen Kreuzer „Dresden" nach Trinidada heranschließen sollte. Die Kohlendampfer wurden auf der Trefflinie belassen. Am 20. August bei Tagesanbruch war „Eber" in der Nähe der Insel Trinidada, wo auch „Dresden" mit verschiedenen Kohlendampfern zu Anker lag. Nachdem „Dresden" und „Eber" Kohlen genommen hatten und zwischen den Kommandanten ein Meinungsaustausch über die Kriegslage stattgefunden hatte, ging „Eber" wieder auf die Trefflinie zurück. Am 22. gab „Eber" einen Funkspruch an die Etappen Buenos Aires, New York, ferner an Admiralstab und Ältesten Offizier der amerikanischen Station ab: „Kann ich Dampfer als Hilfskreuzer erwarten?" Bald darauf lief die Nachricht ein, daß „Cap Trafalgar" am gleichen Tage aus Montevideo ausgelaufen sei.

„Cap Trafalgar" war am 15. August von dem Marineattaché in Buenos Aires, Korvettenkapitän Moller, von der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft angefordert worden. Er teilte dem Kapitän des Dampfers, Kommodore Langerhans, und dem I. O., Oberleutnant zur See d. S. I Feddersen mit, daß der Dampfer für Zwecke der Kriegführung von der Kaiserlichen Marine übernommen sei. Alle Nichtdeutschen und das weibliche Personal wurden abgemustert. Etwa 150 Mann der Friedensbesatzung, die ungefähre Stärke der „Eber"-Besatzung, wurden zurückgezogen, um keine Platzschwierigkeiten entstehen zu lassen und nur so viel Personal an Bord zu haben, wie zur Bedienung des Schiffes unbedingt notwendig war. Der Versuch, in Buenos Aires Kohlen, Wasser und Proviant auf vollen Bestand aufzufüllen, scheiterte an der unfreundlichen Haltung der argentinischen Behörden, die dem Schiff die größten Schwierigkeiten in den Weg legten. Man verweigerte ihm zunächst die Kohlen, und es wurde von der Zollbehörde verschiedene Male auf das Vorhandensein von Kanonen und Munition untersucht. So fest war die Überzeugung, daß Geschütze an Bord wären, daß der französische Passagierdampfer „Lutetia" nicht auszulaufen wagte. „Cap Trafalgar" ging daher am 18. August nach Montevideo, wo am 19. die Hauptkohlenübernahme begann, die wegen stürmischen Wetters vier Tage dauerte. Als „Cap Trafalgar" in der Nacht zum 23. völlig abgeblendet die Reede von Montevideo verließ, hatte das Schiff 4780 Tonnen Kohlen. Irgendwelche Aus-

rüstungsgegenstände wie Stühle, Decken, Kammereinrichtungen usw. von Bord zu geben, war weder in Buenos Aires noch in Montevideo möglich gewesen, da bei der sehr feindlichen Haltung der Presse jeder Verdacht vermieden werden mußte. Sofort nach dem Verlassen von Montevideo wurde begonnen, das Aussehen des Schiffes zu verändern. Hierzu gehörte in erster Linie die Entfernung des dritten (blinden) Schornsteins und Änderung des Farbenanstriches der Aufbauten und der beiden übrigen Schornsteine. Die vor dem Hafen vermutete Bewachung durch englische Streitkräfte wurde unbemerkt durchbrochen. „Cap Trafalgar" fuhr zunächst drei Tage mit höchster Fahrt von der Küste ab und verbrauchte hierbei 900 Tonnen Kohlen, dann zwei weitere Tage halbe Fahrt, in denen 350 Tonnen Kohlen verheizt wurden, so daß das Schiff mit 3530 Tonnen Kohlen am 28. August mit „Eber" bei der Insel Trinidada zusammentraf. Nach dem Ankern kamen der Führer der „Cap Trafalgar", Kommodore Langerhans, und sein Erster Offizier, Feddersen, auf „Eber". Dort wurde vereinbart, daß „Eber", der zwei 10,5 cm-SK. und sechs 3,7 cm-MK. besaß, zunächst sein achteres 10,5 cm-Geschütz mit Munition an Bord der „Cap Trafalgar" geben sollte, und daß das vordere Geschütz erst dann übergenommen werden sollte, wenn das achtere fertig eingebaut und verwendungsfähig sei, damit die Schiffe nicht völlig wehrlos wären. Auf „Cap Trafalgar" befanden sich vier Geschützunterbauten. Diese waren für 15 cm-SK. bestimmt, so daß erst in anstrengender Tag- und Nachtarbeit mit den an Bord vorhandenen kaum ausreichenden Mitteln neue Löcher für die Pivot-Schrauben gebohrt werden mußten. Das vordere Geschütz sollte an Backbord, das achtere an Steuerbord eingebaut werden. Obwohl durch die Dünung die Arbeiten erschwert wurden und die achteren Ladebäume der „Cap Trafalgar" nur eine Tragfähigkeit von drei Tonnen hatten, gelang es doch, das achtere Geschütz am Vormittag des 29. August überzugeben. Nunmehr gingen „Eber" und „Cap Trafalgar" sowie die Kohlendampfer in See, damit zunächst das achtere Geschütz gefechtsbereit montiert werden konnte. Am 31. August wurde wieder bei Trinidada geankert und in gleicher Weise das vordere Geschütz, die Maschinenwaffen, ferner der Scheinwerfer, das erforderliche Inventar und Material auf „Cap Trafalgar" übergegeben. Nachdem auch der Austausch der Besatzungen erfolgt war, wurde an diesem Tage „Cap Trafalgar" als Hilfskreuzer in Dienst und „Eber" außer Dienst gestellt. In der Zeit bis zum 3. September wurden die Arbeiten an Bord von „Cap Trafalgar" an den Geschützen fortgesetzt und beendigt, während Leutnant zur See Bünte den schriftlichen Befehl erhielt, „Eber" nach Bahia zu bringen. Mit „Eber" zusammen ging der leere Dampfer „St. Lucia", der die überzähligen Leute an

Bord genommen hatte, nach Bahia. Leutnant zur See Bünte wurde nach Ankunft in Bahia als Etappenoffizier in Rio verwandt, während das Schiff unter dem Befehl des Maschinisten Schaumburg verblieb. Über das weitere Schicksal des Kanonenbootes „Eber" sei kurz erwähnt, daß am 26. Oktober 1917 der Hafenkapitän von Bahia auf Befehl seiner Regierung von S. M. S. „Eber" Besitz ergreifen wollte. Bevor dies zur Ausführung gelangte, setzte die Besatzung des Kanonenbootes, die zu dieser Zeit insgesamt aus 13 Köpfen bestand, das Schiff in Brand und öffnete gleichzeitig die Seeventile. Das Schiff ging, ohne in fremde Hände gefallen zu sein, nach ungefähr 15 Minuten unter. Die Besatzung wurde gefangengesetzt.

Der Hilfskreuzer „Cap Trafalgar", unter Führung des Korvettenkapitäns Wirth, hatte nach der Indienststellung bei sich den amerikanischen Kohlendampfer „Berwind" und die deutschen Kohlendampfer „Pontos" und „Eleonore Woermann". Das Kohlennehmen machte in der Dünung zunächst außerordentliche Schwierigkeiten, jedoch konnten bis zum 3. September insgesamt 600 Tonnen übergenommen werden, so daß ungefähr 4000 Tonnen in dem Hilfskreuzer vorhanden waren. Da dem Kommandanten Trinidada nicht mehr sicher erschien, und außerdem bei der stets herrschenden Dünung ein weiteres Bekohlen der „Cap Trafalgar" zu lange gedauert hätte, beschloß der Kommandant, zunächst nach Rocas zu gehen, von dort einen Kohlendampfer mitzunehmen und dann mit allen Schiffen südwärts eine geschützte Bucht aufzusuchen und die Bunker aufzufüllen. Später sollte an der Ostküste Südamerikas vor der La Plata-Gegend gekreuzt und, falls dort zu starke englische Gegenwirkung durch Kreuzer vorgefunden würde, nach der westafrikanischen Küste hinübergewechselt werden.

Am 4. September nachmittags lag „Cap Trafalgar" noch mit den Kohlendampfern bei Trinidada zu Anker. Die Kapitäne der Dampfer wurden an Bord befohlen und erhielten folgende Anweisungen:

„»Eleonore Woermann« soll sämtliche Kohlen aus »Berwind« nehmen, damit letzterer wieder nach Nordamerika gehen kann. »Pontos« soll zunächst Ausguck halten. Anschließend sollen »Pontos« und »Eleonore Woermann« auf der Trefflinie bei Trinidada weitere Befehle abwarten." Kommodore Langerhans ging auf „Eleonore Woermann" über.

Am Abend des 4. September lichtete „Cap Trafalgar" Anker. Es war die erste Gelegenheit für Klarschiff- und Feuerlöschübungen und zum Einexerzieren der Kriegswachrolle mit Nachtalarm. Vom 4. bis 9. lief der Hilfskreuzer mit etwa 10 Seemeilen Fahrt in der Richtung auf Rocas. Aus aufgefangenen englischen Funksprüchen ergab sich, daß an der Küste

die Kreuzer „Cornwall“, „Briſtol“, „Berwick“ und „Monmouth“ ſtanden. In der Höhe von Bahia bog „Cap Trafalgar“ nach Oſten aus, da ein engliſcher Kreuzer ſcheinbar dicht in der Nähe war. Aus einem Funkſpruch des deutſchen Kreuzers „Karlsruhe“ an den Kohlendampfer „Corrientes“ ging hervor, daß „Karlsruhe“ nach Rocas dampfen wollte.

Am 6. September müſſen nach den Beſtecks die Hilfskreuzer „Cap Trafalgar“ und „Kronprinz Wilhelm“ ſich auf Gegenkurs in ſehr geringer Entfernung paſſiert haben.

Am 9. September machte „Cap Trafalgar“ kehrt und nahm wieder Kurs auf Trinidada, da wegen der zahlreichen engliſchen Kreuzer die Weiterfahrt nach Rocas unzweckmäßig erſchien. Aus dem Funkſpruch der „Karlsruhe“ wurde angenommen, daß dieſer Kreuzer die in Rocas befindlichen Kohlendampfer für ſich ſelbſt brauchen würde; auch war durch Funkſpruch mitgeteilt worden, daß die Dampfer „Ebernburg“ und „Pruſſia“ mit Kohlen am 5. September aus Rio nach Trinidada ausgelaufen ſeien. Dampfer „Ebernburg“ traf jedoch am 11. mit „Kronprinz Wilhelm“ zuſammen und wurde von dieſem mitgenommen. Der Dampfer „Pruſſia“ dagegen kam erſt am 14. mit der Mitteilung bei „Kronprinz Wilhelm“ an, daß „Cap Trafalgar“ am gleichen Tage vernichtet worden ſei.

„Cap Trafalgar“ hatte am 13. September abends kurz vor Anbruch der Dunkelheit wieder bei Trinidada geankert und dort die drei Kohlendampfer „Eleonore Woermann“, „Pontos“ und „Berwind“ vorgefunden, von denen der letztere ſeine Kohlen an „Pontos“ abgegeben hatte. Der Kommandant hatte zunächſt die Abſicht, mit den Kohlendampfern, mit denen wegen der durch die Nähe der engliſchen Kriegsſchiffe bedingten Funkſtille anderweitig keine Verbindungsmöglichkeit beſtand, ſofort weiter nach Süden zu gehen. Die Inſel Trinidada erſchien Korvettenkapitän Wirth nicht mehr ſicher genug, um zum Kohlenergänzen noch länger liegenzubleiben, zumal „Eber“ und „St. Lucia“ inzwiſchen auch in Bahia eingelaufen ſein mußten. Da aber nach Meldung der Kapitäne „Eleonore Woermann“ und „Pontos“ die Dünung gerade außerordentlich gering war und daher ein ſchnelleres Kohlennehmen in Ausſicht ſtand, entſchloß ſich der Kommandant, am nächſten Morgen aus dem Dampfer „Pontos“ beſchleunigt ſoviel Kohlen wie möglich zu ergänzen und ſpäteſtens am Nachmittage weiterzugehen. Die Bekohlung des Hilfskreuzers „Cap Trafalgar“ aus längsſeit liegenden Dampfern war äußerſt ſchwierig und zeitraubend. Die Seitenbunker waren nur durch Kohlenpforten von außenbords zu bekohlen, was ſich in der Dünung nicht ermöglichen ließ. Die einzige Möglichkeit war, durch das vordere Deckluk zu kohlen, was ſehr langſam vor ſich ging, zumal die Leinen der längsſeit liegenden Dampfer häufig brachen.

Es wurde beabsichtigt, die Decks an beiden Seiten in Länge der Kohlenbunker zur Aufnahme von Kohlenschütten aufzureißen. Diese umfangreiche Arbeit hatte aber noch nicht angefangen werden können. In der folgenden Nacht wurde der Funkverkehr zwischen dem englischen Kreuzer „Glasgow" und der Funkstation eines Dampfers abgehört und die Entfernung von „Glasgow" auf etwa 100 Seemeilen geschätzt.

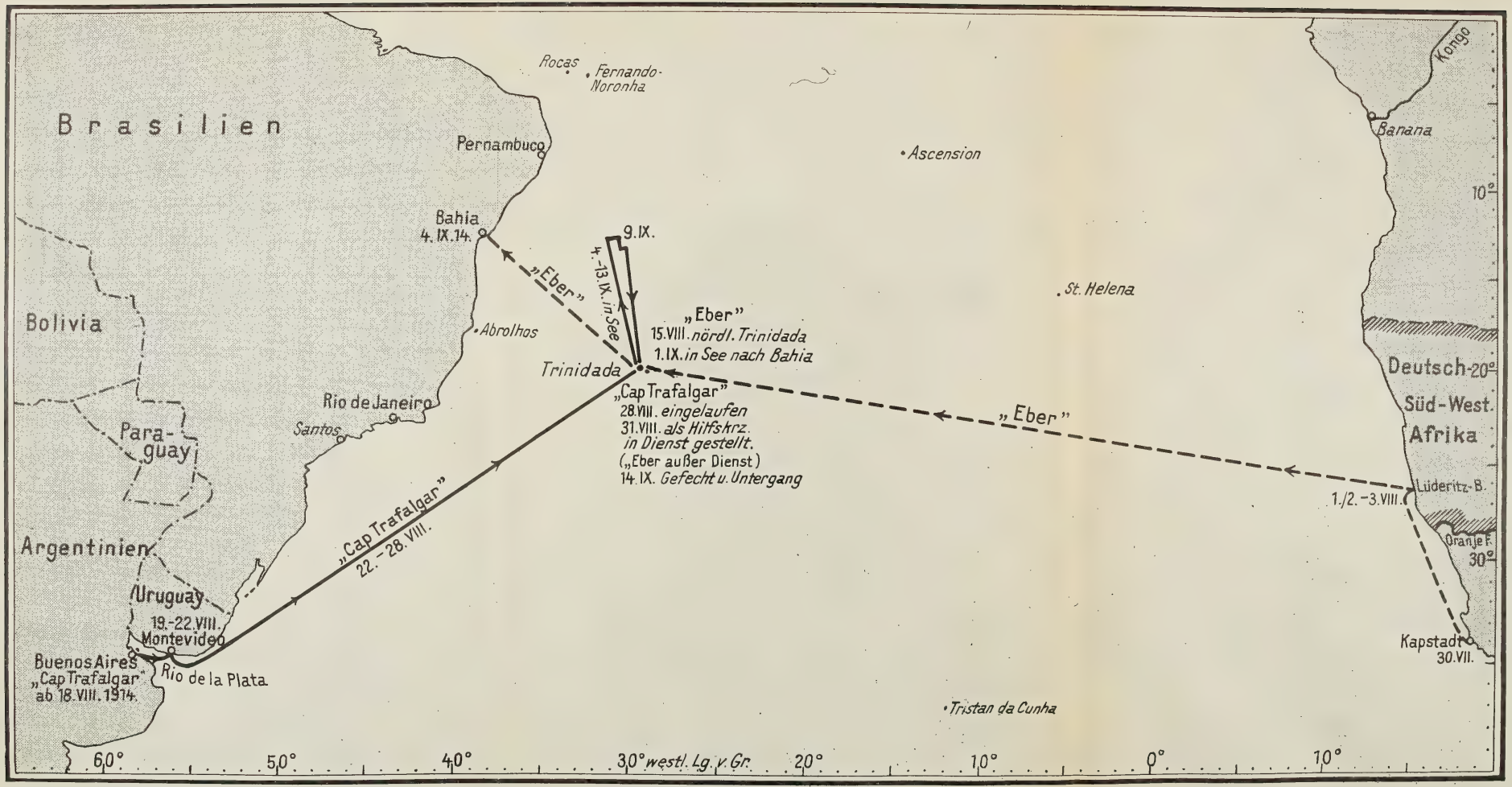
Am Morgen des 14. September wurde eine Verstärkung der Gebeintensität dieses unbekannten Dampfers wahrgenommen und der Abstand auf 50 Seemeilen geschätzt. „Cap Trafalgar" verlegte mit Tagesanbruch den Ankerplatz dichter unter Land und nahm den Dampfer „Pontos" zum Kohlennehmen Backbord vorn längsseit. „Eleonore Woermann" wurde zum Ausguckhalten nach Süden geschickt, weil die Insel die Fernsicht nach dieser Richtung verdeckte.

Um 10 Uhr 30 vormittags wurde von dem Ausguck im oberen Krähennest ein Dampfer in nördlicher Richtung gemeldet. Da der Dampfer auch ein deutscher Kohlendampfer sein konnte, so befahl der Kommandant, mit Funktelegraphie anzurufen, jedoch antwortete der Dampfer mit einem englischen Zeichen. Hierauf wurde Befehl gegeben, die Kohlenübernahme abzubrechen und für „Pontos" abzulegen. Gleichzeitig lichtete „Cap Trafalgar" Anker und machte Dampf auf in allen Kesseln, von denen bisher nur zehn in Betrieb gewesen waren, und es wurde Klarschiff angeschlagen.

„Cap Trafalgar" drehte nach dem Ankerlichten zunächst auf südlichen Kurs, die beiden Kohlendampfer „Pontos" und „Berwind" erhielten Befehl, wegzulaufen. Von „Eleonore Woermann", die nach Süden Ausguck hielt, war zu dieser Zeit nichts zu sehen.

Der fremde Dampfer, der sich erst später als der englische Hilfskreuzer „Carmania" herausstellte, war inzwischen mit hoher Fahrt, Kurs auf Trinidada, schnell nähergekommen. In einer Entfernung von 6 bis 8 Seemeilen drehte er etwas nach Steuerbord. Bisher war nur zu erkennen, daß das Schiff ein großer Passagierdampfer mit zwei Schornsteinen und zwei Masten ohne Ladebäume war. Der Anstrich war dunkelgrau über alles. Der Dampfer gab mit einem auf der Brücke aufgestellten Scheinwerfer scheinbar Erkennungssignale ab. Die am Flaggenstock und in den Toppen wehenden Flaggen waren noch nicht bestimmt auszumachen, als er einen scharfen Schuß vor den Bug der „Cap Trafalgar" feuerte. „Cap Trafalgar" drehte darauf nach Steuerbord auf nördlichen Kurs und setzte Toppflaggen. Ein zweiter Schuß des Gegners schlug ebenfalls vor dem Bug der „Cap Trafalgar" ein. Auf nördlichem Kurse liegend wurde auf etwa 75 hm Entfernung vom Kommandanten, Korvettenkapitän Wirth, der Befehl zum Feuereröffnen gegeben.

Skizze 3.



Weg des Kanonenbootes „Eber" und des Hilfskreuzers „Cap Trafalgar".

Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin.
Alle Rechte vorbehalten.

In dem sich jetzt entwickelnden Gefecht nahm die Entfernung zwischen den Schiffen schnell ab und sank bis auf 15 hm. „Cap Trafalgar" brachte, den Gegner in einer Peilung zwischen 30 und 50° haltend, beide 10,5 cm- und später die Steuerbord-Maschinenkanonen ins Feuer. Der Gegner schoß mit fünf Geschützen von etwa 12 cm-Kaliber.

Während dieses Annäherungsgefechtes hat „Cap Trafalgar" folgende Treffer erhalten:

1. Auf der Back gegen den Mast: Vizesteuermann Schreiner tot, zwei Mann der Geschützbedienung des 10,5 cm schwer verwundet.

2. Treffer in das Vorschiff: Brand in der zweiten Klasse und den Mannschaftsräumen.

3. Schuß durch ein Dampfzuleitungsrohr für die vorderen Winschen. Der ausströmende Dampf verhindert zeitweilig für das vordere Geschütz die Beobachtung. Munition muß mit der Hand an Deck gemannt werden.

4. Mehrere Treffer in den Speisesalon I. Klasse. Während der Löscharbeiten des entstandenen Brandes krepiert hier eine weitere Granate. Ein Mann tot, der I. Offizier, Kapitänleutnant Rettberg, und ein Mann schwer verwundet.

5. Treffer in einen Reservebunker mit starker Rauch- und Hitzeentwicklung. Ein weiterer Treffer dort hat einen Wassereinbruch zur Folge.

6. Treffer ins achtere Promenadendeck. Ein Offizier schwer verwundet, Brandwirkung.

Außer den angeführten Treffern erhielt das Schiff noch einige andere durch die oberen Aufbauten und den vorderen Schornstein, die aber auf den Verlauf des Gefechtes von keinem Einfluß waren.

Auf etwa 17 hm Entfernung wurde beim Gegner ein Treffer bei der Brücke beobachtet, der anscheinend schwere Ausfälle zur Folge hatte und den Aufbau unter und hinter der Brücke in Brand setzte. Der Gegner drehte nach Steuerbord ab und lief mit hoher Fahrt auf Trinidada zu. „Cap Trafalgar" drehte zunächst nach Steuerbord etwas nach, in der Absicht, zu folgen, mußte aber dann wegen des Wasserlinientreffers und des Geschützausfalls sogleich nach Backbord zurückdrehen. Der Abstand vom Gegner vergrößerte sich durch diese beiderseitige Drehung voneinander, so daß „Carmania" schließlich aus dem Feuerbereich der 10,5 cm kam. Der Gegner schoß, nachdem „Cap Trafalgar" das Feuer eingestellt hatte, noch einige Schuß und stellte, da die Aufschläge sehr kurz lagen, ebenfalls das Feuer ein. Die englische Darstellung schildert diese Phase des Gefechtes etwas anders, sie läßt sich aber mit der deutschen durchaus in Einklang bringen, weil beide Gegner die Gründe des Abdrehens verschieden beurteilen. Beide Gegner sind in der Zwangslage, abdrehen zu müssen,

„Cap Trafalgar" wegen Wassereinbruchs, „Carmania" wegen schwerer Brandgefahr, und jeder Kämpfer sieht nur einen Erfolg auf seiner Seite.

In diesem Gefechtsabschnitt erhielt „Cap Trafalgar" folgende Treffer:

1. Im Maschinenraum etwa zwei Meter unter der Wasserlinie. Versuch mit Matratzen das Leck zu dichten, gelingt nur unvollkommen.

2. Treffer in der Wasserlinie im Kühlraum. Wassereinbruch in den Steuerbord-Seitenbunker.

3. Mehrere Treffer in den Steuerbord-Betriebsgang unter der Wasserlinie. Ein Treffer auf ein wasserdichtes Schott, wodurch gleichzeitig die Schott-Tür und das angrenzende Seitenbunkerschott zerstört werden. Abdichtung gelingt nicht, Wasser dringt schnell in die Heizräume. Die Seitenbunker sind nicht durch wasserdichte Schotten von den Heizräumen getrennt.

4. Ein Sprengstück einer im Wasser krepierenden Granate durchschlägt das Dampfrohr für Ruderleitung und achtere Dampfwinschen. Ausfall des Ruders, achtere Munition muß mit der Hand geheißt werden.

5. Ein Treffer auf die Back, Ausfall von zwei Mann der Geschützbedienung.

6. Treffer in das Vorschiff. Brand im Vorschiff vergrößert sich schnell, vorderes Geschütz kann nicht mehr bedient werden. Kommandant befiehlt, daß die Geschützbedienung sich an der Bekämpfung des Feuers beteiligt.

Über das eigene Geschützfeuer sagt der Gefechtsbericht des ältesten überlebenden Offiziers, Kapitänleutnant Rettberg:

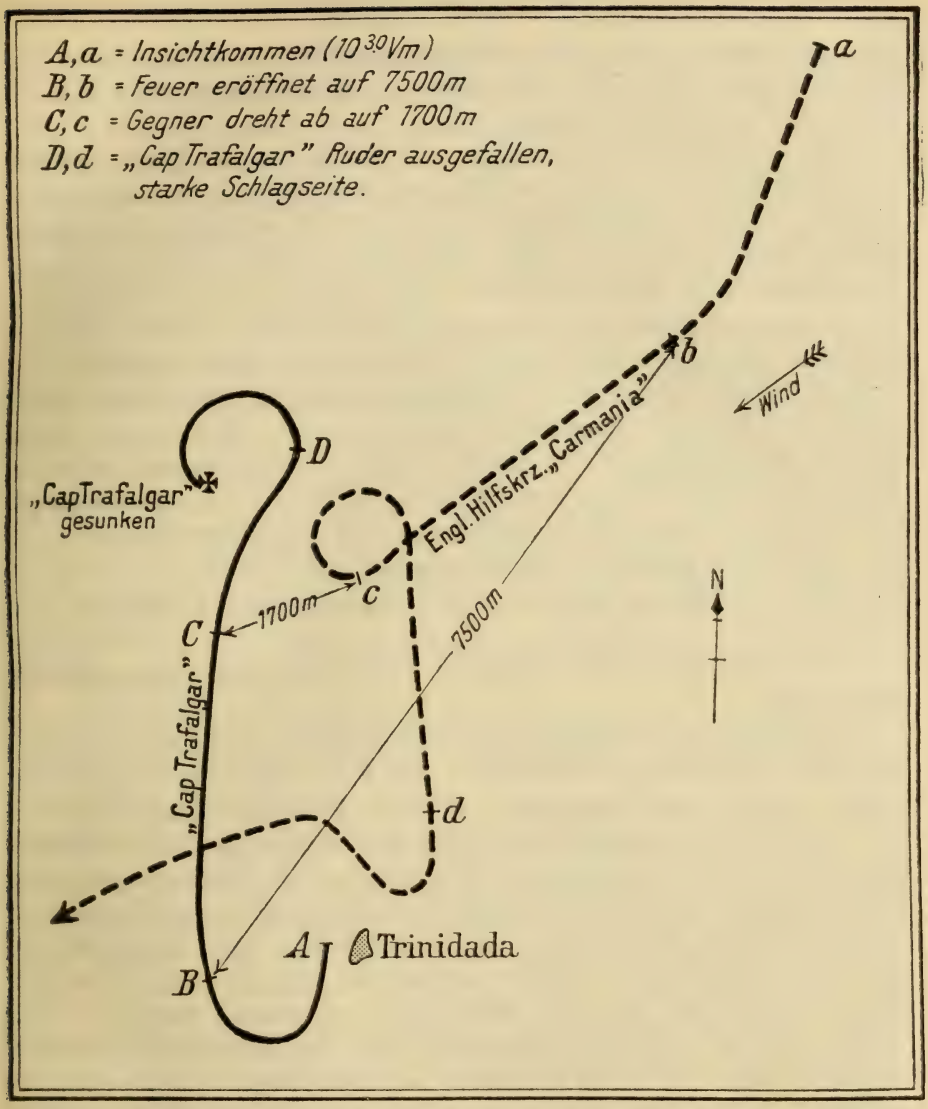
„Das vordere Geschütz mußte mehrmals infolge Ausfalls von Personal und schwerer Rauchbehinderung das Feuer verlangsamen und schließlich einstellen.

Das achtere Geschütz konnte die ersten 50 bis 60 Schuß ohne Störung feuern. Dann traten Hülsen- und Verschlußklemmungen ein, verursacht durch das Zurücktreten des Kernrohres in das Keilloch (1 bis 1½ mm). Wasserabkühlung und Abfeilen blieben erfolglos. Das Geschütz fiel, nachdem es über 100 Schuß gefeuert hatte, aus. Dieser Ausfall des Geschützes trat gleichzeitig mit schwerem Krängen des Schiffes ein.

Die Steuerbord-Maschinenkanonen konnten nur kurze Zeit den Gegner unter Feuer nehmen.

Die Befehlsübermittlung durch Telephon versagte vom Beginn des Gefechts infolge des Gefechtslärms. Die Geschütze mußten daher selbständig feuern. Anfangs konnten die Geschütze gut am Ziel bleiben, später aber wurde den Geschützen das Festhalten des Zieles infolge der vielfachen Unterbrechungen des Feuers sehr erschwert."

Das infolge der Unterwasserbeschädigungen in das Schiff einströmende Wasser ließ sich trotz aller angestellten und gut funktionierenden Lenzmittel



Gefecht zwischen dem Hilfskreuzer „Cap Trafalgar" und dem englischen Hilfskreuzer „Carmania" am 14. September 1914.

nicht mehr halten, das Schiff legte sich langsam nach Steuerbord über. Die Schlagseite nahm, obwohl sämtliche Steuerbordtanks gelenzt wurden, schnell zu und erreichte ungefähr 30°.

Der Kommandant gab, da die Geschütze nicht mehr feuern konnten und das Schiff durch Ausfall des Ruders und der infolge der Schlagseite vollkommen in der Luft arbeitenden Backbordschraube völlig manövrierunfähig

war, die Befehle: Die unteren Räume des Schiffes verlassen, die in der Maschine angebrachten Sprengpatronen zur Entzündung bringen und die Boote klar zum Fieren machen.

Die ersten beiden Befehle wurden ausgeführt. Von den Booten konnten die der Backbordseite wegen der Krängung des Schiffes nicht mehr gefiert werden. Von den Steuerbordbooten war ein Teil zerschossen. Drei Boote wurden besetzt zu Wasser gelassen. Der übrige größte Teil der Besatzung sprang über Bord. Kurz darauf sank „Cap Trafalgar" mit dem Bug zuerst mit wehender Flagge in die Tiefe und mit ihr der tapfere, verwundete Kommandant, Korvettenkapitän Wirth. Die Leiche des Kommandanten, der nach ärztlichem Befund einem Herzschlag erlegen ist, wurde von einem Boot der „Eleonore Woermann" geborgen und zusammen mit einem anderen Geborgenen, bei dem Wiederbelebungsversuche ebenfalls erfolglos blieben, am nächsten Tage von „Eleonore Woermann" in See beigesetzt.

Die Gesamtverluste des Hilfskreuzers „Cap Trafalgar" waren:

Im Gefecht gefallen: 1 Vizesteuermann und 1 Mann.

Beim Untergang geblieben: der Kommandant, 2 Offiziere und 10 Mann.

Im Gefecht verwundet: 2 Offiziere und 3 Mann schwer sowie mehrere Leute leicht.

Es gelang, die Verwundeten sämtlich zu bergen, zum Teil in den drei zu Wasser gekommenen Schiffsbooten, zum Teil wurden sie, in Schwimmwesten treibend, von Booten der „Eleonore Woermann" aufgenommen.

Von den Verwundeten starb später im deutschen Hospital in Buenos Aires 1 Mann an den Folgen der Verwundung. Die Versorgung der zum Teil sehr schwer Verwundeten geschah an Bord der „Eleonore Woermann" unter erschwerten Verhältnissen, da wegen Fehlens eines Arztes auf der „Eleonore Woermann" — dieser war von der Schutztruppe in Kamerun vor Auslaufen der „Eleonore Woermann" angefordert worden — der größte Teil der ärztlichen Ausrüstung sowie des Verbandmaterials bei Indienststellung der „Cap Trafalgar" an Bord dieses Hilfskreuzers genommen worden war. Als einziger Arzt war nur der Schiffsarzt des „Eber", der mit auf „Cap Trafalgar" übergegangen war, Marinestabsarzt Dr. Violet, vorhanden, dessen große Bemühung um die Verwundeten besondere Erwähnung verdient.

Die geringe Zahl der im Gefecht erlittenen Verluste ist darauf zurückzuführen, daß bei der für die Größe des Schiffes kleinen Besatzung eine Zusammenballung von Menschen nur an den beiden Geschützen stattfand und die übrige Besatzung in ganz kleinen Gruppen über das Schiff verteilt war.

Der Gegner, der inzwischen abgelaufen war, hatte noch einmal nach Steuerbord aufgedreht und Kurs auf „Cap Trafalgar“ genommen. Auf diesem Kurse lag er aber nur ganz kurze Zeit, als er, durch Zunahme des bei ihm an Bord wütenden Feuers gezwungen — die Flammen schlugen aus dem vorderen Teil des Aufbaues bis über Schornsteinhöhe aus dem Schiff —, wieder nach Backbord vor den Wind drehte und einige Zeit scheinbar gestoppt lag. „Carmania“ nahm dann wieder Fahrt auf und kam, vor dem Winde laufend, bald aus Sicht.

Der Dampfer „Eleonore Woermann“, der auf Ausguck gelegen hatte, war während des Gefechtes so weit herangekommen, daß er die Bewegungen der Schiffe übersehen konnte. Nachdem die Schlagseite der „Cap Trafalgar“ erkannt war, ging „Eleonore Woermann“ näher heran und lief, als der Gegner sich vor dem Winde entfernte, mit höchster Fahrt auf „Cap Trafalgar“ zu. Einige Zeit nach dem Untergang traf „Eleonore Woermann“ auf der Untergangsstelle ein, ließ sämtliche Boote zu Wasser, so daß es gelang, fast die gesamte Besatzung zu retten. Kapitän Collmorgen von der „Eleonore Woermann“ und seine Offiziere, besonders der I. Offizier Brammer, sowie Kommodore Langerhans haben sich hierbei besondere Anerkennung verdient.

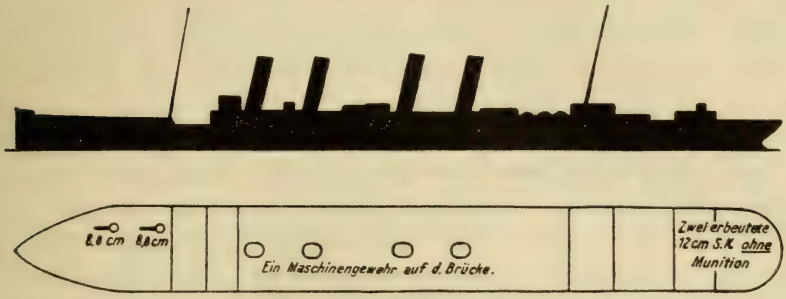
Die Haltung der Besatzung auf „Cap Trafalgar“ war vor und während des Gefechtes und beim Untergang mustergültig und zeigte höchste Disziplin und Kameradschaft.

Der englische Hilfskreuzer „Carmania“ von der Cunard-Linie hatte eine Armierung von acht 12 cm-Geschützen, von denen je eins auf Back und Heck und je drei in der Breitseite aufgestellt waren. Fünf 12 cm-Geschützen, die auf „Carmania“ gleichzeitig ins Gefecht gebracht werden konnten, hatte „Cap Trafalgar“ nur zwei 10,5 cm und auch diese beiden wegen geringen Bestreichungswinkels nur in beschränktem Maße gegenüberzustellen. Die Maschinenkanonen der „Cap Trafalgar“ konnten nur für kurze Zeit in das Gefecht eingreifen. Trotz dieser mehr als unzureichenden Armierung hat „Cap Trafalgar“, wie das englische Geschichtswerk offen zugibt, “made undoubtedly a good fight”, und die „Carmania“ “had suffered a good deal”, sie erhielt 79 Treffer, darunter 5 Treffer in der Wasserlinie; ihre Kommandobrücke und sämtliche Kommandoelemente wurden zerstört, und der Verlust betrug 9 Tote und 26 Verwundete. „Vor allem hinderte sie ein umfangreicher Brand im Vorschiff an der Fortsetzung des Gefechts. Sie wurde auf ihren Hilferuf am 15. nachmittags von »Bristol« aufgenommen und danach von »Cornwall« nach den Abrolhos-Rocks geleitet. Von dort mußte sie von »Macedonia« zur Reparatur nach Gibraltar gebracht werden. Unter den genannten Umständen mußte »Carmania« zu ihrer eigenen

Rettung die Untergangsstelle von »Cap Trafalgar« verlassen und hat auch keine Gefangenen gemacht." Nach dem englischen Seekriegswerk blieben dem Admiral Cradock zur Überwachung der ganzen Ostküste von Südamerika nur noch die Kreuzer „Bristol" und „Cornwall". Dies sind auch die Gründe, daß die Kohlendampfer unbelästigt blieben und „Eleonore Woermann" mit den geretteten Mannschaften nach achttägiger Fahrt in den La Plata einlaufen konnte, wo sie auf der Reede von Buenos Aires zu Anker ging.

Die Besatzung des Hilfskreuzers wurde von der argentinischen Regierung auf der kleinen Insel Martin Garcia interniert.

S. M. Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm“.



1 : 2000

Zahlenangaben siehe S. 6.

Angaben über die Besatzung:

Kommandant: Kaptlt. Thierfelder
I. Offz. Oblt. z. S. d. Ref. Warneke
Oblt. z. S. d. Ref. Kjer
Lt. z. S. d. Ref. Meller
Vizefeuerm. d. Ref. Rüdebusch
Vizefeuerm. d. Ref. Hoffmann
Vizefeuerm. d. Ref. Biermann
Vizefeuerm. d. Ref. Forstreuter
Vizefeldw. d. Ref. Brinkmann (F. T. O.)
Hilfsoffz. Grahn
(Kapitän des „Kronprinz Wilhelm“)
Hilfsoffz. Becker
Hilfsoffz. Fix
Hilfsoffz. Ziolkowski
Hilfsoffz. Graf v. Nieczychowski
Hilfsing. Rüst
(Leit. Ing. des „Kronprinz Wilhelm“)
Hilfsing. Trentelmann
Schiffsarzt Dr. Perrenon
Schiffsarzt Dr. Arnsperger
Schiffsarzt Dr. Casper
Schiffsarzt Dr. Bartram

Hierzu 24 diensttuende Deckoffiziere, 15 aktive Mannschaften von „Karlsruhe“, 408 inaktive Mannschaften bzw. ungediente Leute, sowie 36 Mann, die nachträglich in die Besatzung eingestellt wurden.

Gesamtkopfstärke: 503

Der Schnelldampfer „Kronprinz Wilhelm" hatte friedensmäßig am 21. Juli 1914 mittags um 12 Uhr 45 Bremerhaven verlassen und war über Southampton (22. Juli) und Cherbourg (22. Juli) am 29. Juli vormittags 7 Uhr in New York eingetroffen. Nach Abgabe der Passagiere wurde der Schnelldampfer mit Kohlen und Proviant für die fahrplanmäßige Heimreise nach Deutschland ausgerüstet. Vom 1. August an, dem Tage der Mobilmachung, traf das Schiff die nötigen Sicherungsmaßnahmen gegen Sabotage und füllte Kohlen bis zum vollen Fassungsvermögen auf. Am 3. August nachmittags erhielten einige Reserveoffiziere des Norddeutschen Lloyd, die zur Zeit in New York waren, den Befehl, sich auf „Kronprinz Wilhelm" einzuschiffen, und abends mit Einbruch der Dunkelheit verließ das Schiff nach Anweisung des Admiralstabes, übermittelt durch den deutschen Marineattaché, Korvettenkapitän Boy-Ed, den Hafen, um sich mit S. M. S. „Karlsruhe" bei den Bahama-Inseln zu treffen. Dort sollte „Kronprinz Wilhelm" als Hilfskreuzer ausgerüstet werden. Kapitän Grahn, der Führer des „Kronprinz Wilhelm", eröffnete den Offizieren und Ingenieuren, daß er auf keinen Fall das Schiff in Feindeshand fallen lassen würde und ließ die Seeventile so vorbereiten, daß sie sofort geöffnet werden konnten. Die Boote zum Bergen der Besatzung wurden klargemacht, mit Proviant versehen, und das Schiff erhielt einen Schornsteinanstrich, der es dem Dampfer „Olympic" der White Star Line ähnlich erscheinen ließ. Der Kurs wurde zunächst nach Osten gewählt und dann frei von allen Dampferwegen nach Süden der befohlene Treffpunkt angesteuert.

Am 1. August hatte S. M. S. „Karlsruhe" der Funkspruch des Marineattachés in Washington erreicht, daß der für den Kriegsfall als Hilfskreuzer in Aussicht genommene Norddeutsche-Lloyd-Dampfer so bereit gehalten werde, daß er innerhalb 24 Stunden seeklar sein könne. Auf die Anfrage, welcher Segelbefehl dem Dampfer zu erteilen sei, forderte der Kommandant der „Karlsruhe", Fregattenkapitän Erich Köhler, die Absendung des Hilfskreuzers nach Plana Cays auf den Bahama-Inseln, einem der planmäßig vorgesehenen Treffpunkte. Am 2. August meldete der Marineattaché aus Washington, daß der Lloyddampfer „Kronprinz Wilhelm" am 3. August früh bereit sein würde, auszulaufen. Gegen Abend des 3. ging auf „Karlsruhe" ein verstümmeltes Telegramm ein, aus dem ersichtlich war, daß „Kronprinz Wilhelm" auf Befehl des Admiralstabes vorläufig noch festgehalten würde, daß aber der Segelbefehl in bezug auf den Treffpunkt verstanden sei. Am Abend des 4. August gelangte an „Karlsruhe" über die Station Sayville, die ausgezeichnet arbeitete, folgendes Telegramm: „Von Admiralstab: Habe Befehl gegeben am 3. August Schnelldampfer New York sofort auslaufen nach Bahama-Inseln. Da Bruch mit Großbritan-

nien voraussichtlich doch noch vermieden werden kann, müssen Sie sich hüten, die englische Neutralität jetzt durch Armieren des Hilfskreuzers auf den Bahama-Inseln zu verletzen."

Nach den Ereignissen, die nun folgten (Kriegserklärung Englands), lag dem Kommandanten der „Karlsruhe" viel daran, den Schnelldampfer „Kronprinz Wilhelm" schon unterwegs zu treffen, weil angenommen werden konnte, daß der Treffpunkt bei den Bahama-Inseln von den Engländern abgesucht werden würde. Wegen der vermutlichen Nähe englischer Kreuzer mußte der Funkspruchverkehr von „Karlsruhe" nach „Kronprinz Wilhelm" zunächst eingestellt werden. In der Nacht zum 6. August wartete „Karlsruhe" auf dem errechneten Treffpunkt. Am 6. August morgens um 3 Uhr war sichere Funkspruchverbindung mit dem Lloyddampfer erzielt. Er stand bereits 60 Seemeilen südöstlich des Kreuzers. Beide Schiffe steuerten nun aufeinander zu und trafen um 7 Uhr morgens auf 25° 36′ Nord, 72° 36′ West zusammen.

Fregattenkapitän Köhler entschloß sich, die Ausrüstung des Schnelldampfers als Hilfskreuzer sofort auf hoher See durchzuführen und hierzu, nach kurzer Besprechung mit dem Führer des „Kronprinz Wilhelm", Kapitän Grahn, trotz der seemännischen Bedenken längsseit des Dampfers zu gehen[1]).

Um 8 Uhr morgens war das Manöver beendet. S. M. S. „Karlsruhe" lag auf Südsüdostkurs an der Steuerbordseite des „Kronprinz Wilhelm", dessen Ausrüstung trotz starken Arbeitens der Schiffe unverzüglich mit großem Nachdruck begann. Die beiden 8,8 cm-Schnelladegeschütze des Hilfskreuzerzuschlages der „Karlsruhe" mit 290 8,8 cm-Granatpatronen, 1 Maschinengewehr und 36 Gewehre mit Munition und Seitengewehren wurden auf den Lloyddampfer übergeschifft. Der Navigationsoffizier des Kreuzers, Kapitänleutnant Thierfelder, erhielt folgenden schriftlichen Befehl: „Im Namen S. M. des Kaisers ernenne ich Sie zum Kommandanten des Hilfskreuzers „Kronprinz Wilhelm". Das Schiff ist als Kriegsschiff im

[1]) Kapitän Grahn, im Jahre 1870 geboren, war 13 Jahre älter als der Kommandant des Hilfskreuzers, Kapitänleutnant Thierfelder. Er war in der Zivilfahrt der I. Offizier des Schnelldampfers „Kronprinz Wilhelm", dessen Führer, Kapitän Wilhelmi, bei Kriegsausbruch in Deutschland auf Urlaub war. Kapitän Grahn hatte keinen militärischen Rang. Er wurde, durch die Verhältnisse bedingt, zum Berater des Kommandanten in bezug auf das Fahren mit dem großen Schnelldampfer. — Die Stelle eines I. Offiziers erhielt der Oberleutnant zur See d. Res. Albert Warneke (geboren 1877). — Kapitän Grahn hat sich nach Angabe des Kommandanten in jeder Beziehung als eine vorzügliche Kraft auf seinem Schiff bewährt. „Er war ein vollkommener Mann am rechten Platz, zu unserem Glück." Im Februar 1915 ging Grahn von Bord.

Sinne des internationalen Rechts anzusehen. gez.: Köhler, Fregattenkapitän und Kommandant S. M. S. „Karlsruhe".

Auf „Kronprinz Wilhelm" wurden überwiesen: 1 Signalmaat, 1 Bootsmannsmaat, 1 Signalgast, 1 Obermatrose, 1 Torpedomatrose, 8 Matrosen und 2 Heizer. Der Dampfer gab den Kapitänleutnant der Seewehr I Freise als Navigationsoffizier und außerdem die Leutnante zur See d. Res. Hentschel und Eyring an „Karlsruhe" ab. Während des Längsseitliegens konnten vom „Kronprinz Wilhelm" etwas Proviant und etwa 50 Tonnen Kohlen auf „Karlsruhe" übergeschifft werden.

Um 10 Uhr 15 vormittags meldete der Ausguck eine Rauchwolke in Süd zu West in Sicht. Da die Umwandlung des „Kronprinz Wilhelm" in ein Kriegsschiff sichergestellt war, trennten sich die beiden deutschen Schiffe unter den Klängen des Deutschlandliedes, nachdem festgestellt worden war, daß die gesichtete Rauchwolke einem englischen Panzerkreuzer des IV. Kreuzergeschwaders angehörte. Es handelte sich um das Flaggschiff dieses Geschwaders, Panzerkreuzer „Suffolk", mit Konteradmiral Cradock an Bord. Dieser vermutete, er habe „Karlsruhe" an der Bekohlung aus dem Schnelldampfer gehindert und folgte ihr, als sie auf NzW-Kurs mit etwa 21 Seemeilen fortlief, während „Kronprinz Wilhelm" in nordnordöstlicher Richtung sich dem Gegner entzog.

Die Indienststellung des Hilfskreuzers „Kronprinz Wilhelm" war in wenig mehr als zwei Stunden auf hoher See in unmittelbarster Nähe des Feindes mit äußerster Beschleunigung erfolgt. Der junge Kommandant des großen und verhältnismäßig unhandlichen Schnelldampfers war ganz plötzlich vor eine außergewöhnlich schwierige und verantwortungsreiche Aufgabe gestellt worden, ohne daß ihm vorher irgendwelche Gelegenheit zu einer ruhigen Information gegeben war. — Der Operationsbefehl ordnete „Kreuzerkrieg im Atlantischen Ozean" an.

Als erste Maßnahme befahl Kapitänleutnant Thierfelder, daß keinerlei Zeichen durch Funktelegraphie abgegeben werden dürften, daß aber alles gut abgehört werden und sofort schriftlich niedergelegt werden sollte. Erst nachmittags um 4 Uhr fragte der Hilfskreuzer sicherheitshalber noch einmal bei S. M. S. „Karlsruhe" funktelegraphisch an, ob ein nochmaliges Längsseitkommen beabsichtigt sei. Zunächst kam keine Antwort. Später kam: „Das Signal dient zur Irreführung des Feindes." Nach dieser an sich unverständlichen Antwort ist von „Karlsruhe" in der nächsten Zeit nichts mehr gehört worden.

Wenn auch „Kronprinz Wilhelm" nunmehr selbständiger Hilfskreuzer war, so konnte er nach dieser überhasteten Indienststellung doch nicht als sofort verwendungsbereites Kriegsschiff angesehen werden. Das Wichtigste

war daher zunächst das Herstellen des Kriegsschiffszustandes sowohl in bezug auf das Personal als auch auf das Material. Mit der Aufstellung der beiden 8,8 cm-SK. und dem Montieren des Maschinengewehrs auf der Brücke wurde sofort begonnen. Die Munition einschließlich Sprengmunition mußte in gut verschließbarem Raum unter der Wasserlinie verstaut werden. Die Geheimbücher kamen in den Geheimschrank des Kapitänszimmers, Kriegsflaggen und Wimpel wurden auf der Brücke untergebracht und eine Signalwache eingerichtet. Bei Durchsicht der Liste des mitbekommenen Personals stellte es sich heraus, daß drei falsche Leute an Bord gekommen waren. Das vorgesehene Inventar war in der Eile leider auch nicht vollständig übergenommen worden.

Nachdem für das Notwendigste zunächst gesorgt war, gab der Kommandant dem gesamten Personal persönlich bekannt, daß er auf Befehl des Kaisers das Kommando über den Hilfskreuzer übernommen habe, daß der Hilfskreuzer Kriegsflagge und Wimpel führe, daß die Kriegsfreiwilligen den Fahneneid leisten müßten, und daß die gesamte Besatzung möglichst einheitlich zu uniformieren sei und die aktivierte Mannschaft Kokarden tragen solle. Volle Hingabe jedes einzelnen und Anspannung bis zur Höchstleistung würde erwartet.

Sämtliche Offiziere und die im Offiziersrang befindlichen Personen wurden von dem Kommandanten besonders ermahnt, in kameradschaftlicher Treue unter den schwierigen Umständen zusammenzuhalten.

Obwohl Tag und Nacht durchgearbeitet wurde und während der Nacht der Mond auf dem abgeblendet fahrenden Schiff gute Dienste tat, war „Kronprinz Wilhelm“ zunächst nicht gefechtsklar. Es wurde daher befohlen, jedem Schiff, das vorlicher als querab in Sicht käme, mit Hartruder und Stoppen der inneren Maschine den Bug zuzudrehen und den Hilfskreuzer zum Stehen zu bringen. Jedem Schiff, das achterlicher als querab in Sicht käme, war das Heck zuzudrehen und, falls es als Kriegsschiff erkannt wurde, mit hoher Fahrt abzulaufen. Noch immer bestand die Gefahr, daß plötzlich ein Schiff des IV. englischen Kreuzergeschwaders auftauchte, das nach „Karlsruhe“ suchte. Aus diesem Grunde wurden die Funktelegraphisten schriftlich verpflichtet, niemandem den Aufenthalt im Funkraum zu gestatten und keinen Funkspruch irgend jemandem bekanntzugeben. Der Kommandant selbst erhielt jeden Funkspruch im geschlossenen Briefumschlag.

An Schiffsrollen wurden zunächst eine Gefechtsrolle, die Bergerolle, die Rolle für das Aufbringen einer Prise und die Feuer- und Verschlußrolle aufgestellt.

Die Verhältnisse lagen auf „Kronprinz Wilhelm“ durchweg viel schwieriger als auf einem anderen Hilfskreuzer, der nach längeren plan-

mäßigen Überlegungen und mit ausgebildetem Marinepersonal in Deutschland in Dienst gestellt wurde.

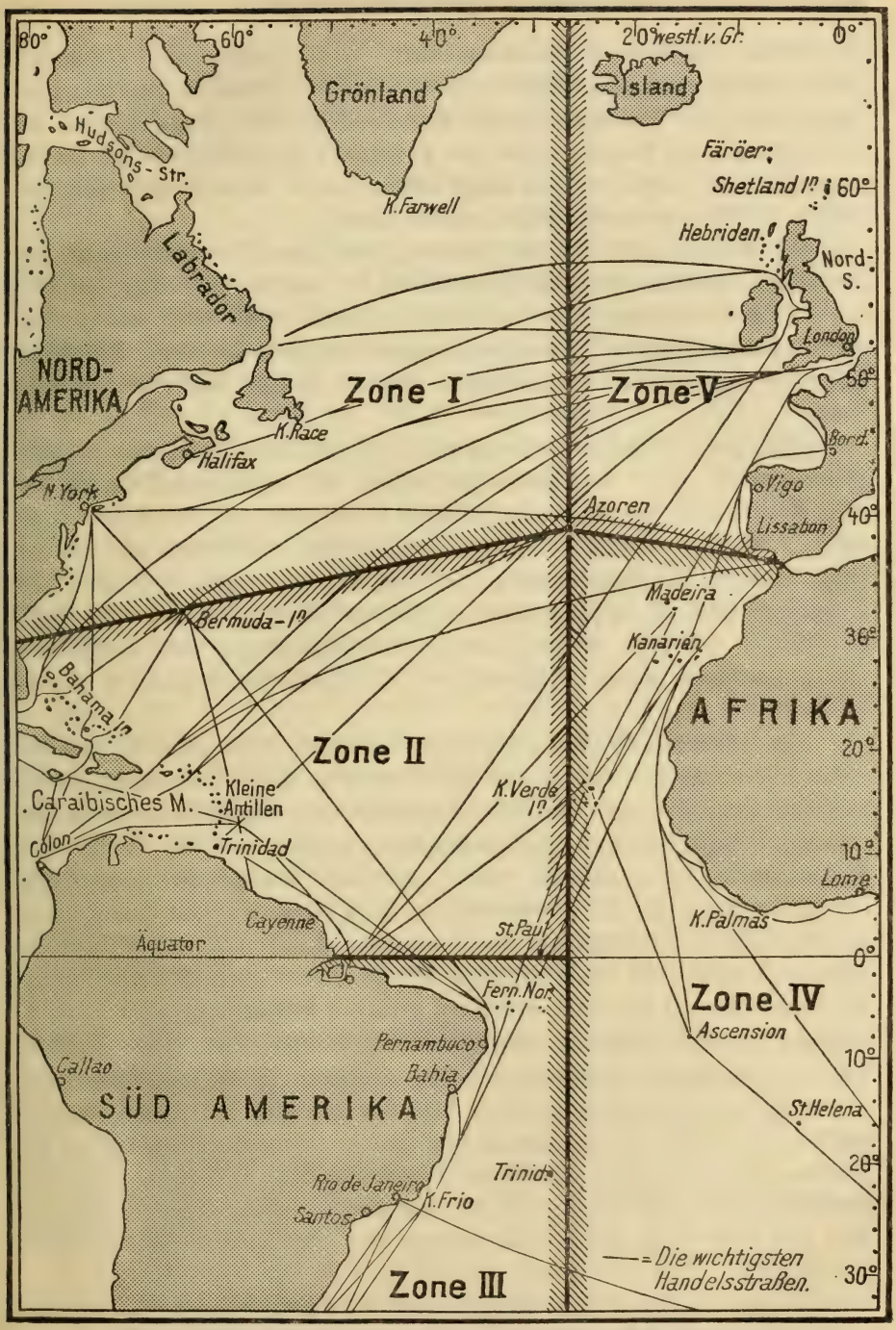
Schon die Ausrüstung der Mannschaft machte die größten Schwierigkeiten, da keine Uniformen an Bord waren und auch keine genügenden Bekleidungsstücke von „Karlsruhe" herübergekommen waren. Die Bootsbesatzung, bestehend aus Seeleuten, hatte Seemannszeug, Mützen mit „Kronprinz-Wilhelm"-Band und Kokarde. Die Sanitätskolonne, 16 Mann, der Schützenzug, 4 Unteroffiziere und 32 Mann, erhielten blaue Hosen und weiße Jacken, Mütze ohne Schirm mit Mützenband und Kokarde. Der Kommandant hatte als einzige Waffe nur seinen Dolch mitbekommen, der dem 1. Prisenoffizier zur Verfügung gestellt wurde. Kein Säbel, keine Pistole war vorhanden. Wie kümmerlich es mit der Ausrüstung bestellt war, geht daraus hervor, daß für den 2. Prisenoffizier aus einem Küchenmesser ein Dolch angefertigt werden mußte. Zwar war auf „Karlsruhe" alles vorbereitet und überlegt, aber unter den Umständen, unter denen die Indienststellung erfolgte, und in der Eile des Loswerfens in Sicht des Feindes war vieles unterblieben.

Am 8. August nach Sonnenuntergang war die Aufstellung der Geschütze soweit beendet, daß diese angeschossen werden konnten. Am nächsten Tage, einem Sonntag, wurde nach Verlesung der Kriegsartikel, Erklärung des Fahneneides und Hinweis auf die verschärften Strafen im Kriege die Besatzung vereidigt.

Da die beiden 8,8 cm-Geschütze vorn an der Steuerbordseite standen, so war die Steuerbordseite „die kriegerische", während die Backbordseite als die „Bekohlungsseite" eingerichtet wurde. Jeden Abend vor Sonnenuntergang fand ein Alle-Mann-Exerzieren statt, da die zivile Schiffsbesatzung, die so plötzlich zu Soldaten geworden war, noch keinerlei Begriffe von Eile und militärischer Genauigkeit hatte. Für das Signalisieren waren zwar sämtliche Sternsignalpistolen, aber keine einzige der klargelegten 100 Sternsignalpatronen an Bord gekommen. Der Kommandant schreibt: „Ich kann persönlich dem Schützenzug zehn weiße Jacken geben. Meine sämtlichen Mützen, mein Säbel, alles ist auf »Karlsruhe« geblieben."

Die Überlegungen des Kommandanten, Kapitänleutnant Thierfelder, seines Beraters, Kapitän Grahn, und des Ersten Offiziers Warneke gingen nun zunächst dahin, einerseits die Mannschaft, die völlig unausgebildet war, in den verschiedenen Rollen einzuüben, andererseits ein Kohlennehmen auf See nach Möglichkeit vorzubereiten und sicherzustellen.

Der Salon, unter dem der große Mittschiffskohlenbunker lag, wurde zu einem großen Kohlenloch umgearbeitet. Die Kohlenlöcher im Zwischendeck wurden geöffnet, Schütten aus Holzplanken mit Blech benagelt, so daß



Die deutschen Kreuzerkriegszonen im Atlantischen Ozean.

die Kohlen direkt vom Promenadendeck in die Löcher fließen konnten. Übergangsstellings und Wippen, Körbe, Säcke, Schaufeln wurden klargelegt und aus Spierenholz und Kokosläufern fünf große Fender angefertigt. Am 10. August wurde das Prisenboot zum erstenmal zur Übung ausgesetzt und mußte um das Schiff herumrudern. Eine Schwimmschleppscheibe für Gewehrschießübungen wurde gebaut.

Die Schwierigkeit für die Führung des Schnelldampfers wuchs dadurch, daß einerseits zahlreiche Funksprüche der englischen Kreuzer, natürlich nur chiffrierte Signale, und andererseits nur die mehr oder weniger unklaren und gefälschten Zeitungsmeldungen abgehört wurden. Der Kommandant legte seine Überlegungen am 15. August schriftlich wie folgt nieder:

„Für die nordatlantische Zone, die dem Hilfskreuzer zunächst zugewiesen ist, ist er zu schwach, als daß er mit Aussicht auf Erfolg dort tätig sein könnte. Durch Funktelegraphie ist bekannt, daß »Suffolk«, »Lancaster«, »Essex«, »Berwick«, »Bristol«, außerdem mindestens zwei französische Kreuzer, die Hauptstraßen und Ausgänge der Häfen bewachen. Ihr Stützpunkt sind die Bermuda-Inseln. Da von Anfang an mit einer Basis Westindien gerechnet werden konnte, der Hilfskreuzer auch gleich nach Osten abgedrängt wurde, ist zunächst an die Azoren als Kohlenplatz gedacht worden.

Eine Schädigung des feindlichen Handels wäre möglich gewesen, wenn mit nördlichen Kursen der Kanadaverkehr hätte beunruhigt werden können. Dort sind aber die Verkehrslinien nach übereinstimmenden Angaben der Schiffsoffiziere geschützt durch die großen englischen Hilfskreuzer »Mauretania«[1]), »Lusitania« usw., die uns sowohl an Schnelligkeit (25 Seemeilen gegen 22 Seemeilen) als auch an Armierung (zwölf 15 cm gegen zwei 8,8 cm) bedeutend überlegen sind. Unser ganzes Schiff mit Besatzung (darunter 16 Minderjährige und 25 Ältere über 45 Jahre) würde der sichere Einsatz für einen nur ganz geringen Erfolg sein. Unser Schiffsäußeres ist allen fremden Handelsschiffskapitänen ganz genau bekannt. Ein von vornherein aussichtloses Jagen gibt dem Feinde nur Gelegenheit, uns durch seine Funktelegraphie zu verraten, ehe diese von uns lahmgelegt werden kann. Die Prisenordnung sagt richtig: »Eine Aufbringung soll nur unternommen werden, wenn sie sich durchführen läßt.« Hieraus folgt: Alle die stärker oder schneller sind als wir, müssen passieren, ohne zu erkennen, wer wir sind (Bug zeigen und warten oder Heck zeigen und ablaufen).

[1]) Nachmittag Funkspruch: Dampfer „New Amsterdam" meldet über Kap Race an New York, daß er am 13. August von „Mauretania" angehalten sei.

Bisher haben wir außer am 7. August den Dampfer »Brazos« nichts gesehen. Dieser mußte passieren, weil unsere Geschütze noch nicht aufgestellt und ein Schützenzug noch nicht bereit war, auch die Prisenoffiziere kannten ihren Dienst noch nicht.

„Die Schnittpunkte der Verkehrslinien, jedoch nicht die aussichtslosen nördlichen, sind angesteuert und meist zweimal gekreuzt worden. Die Kohlenergänzungsfrage ist für unseren Schnelldampfer das Wichtigste. Wasser und Proviant haben wir reichlich. Wenn auf den Azorentrefflinien nichts ist (die Häfen sind zu flach für uns), so muß weitermarschiert werden nach Las Palmas oder Vigo. Soviel bekannt, ist Spanien noch neutral.“

In der Zeit bis zum 17. August wurde der auf der Skizze 6, Seite 50, angegebene Weg weiterverfolgt. An Bord verursachte das Kohlentrimmen aus dem vorderen Laderaum nach achtern viel Arbeit; es war notwendig, weil die Seitenbunker als Kohlenschutz möglichst lange unangetastet bleiben sollten.

Am 16. August morgens entnahm man aus einem Funkspruch, daß der englische Panzerkreuzer „Leviathan“ sich in der Nähe der Azoren befand, um diese Gegend zu bewachen, außerdem wurden einige Funksprüche nichtdeutscher Handelsdampfer aufgefangen.

Am 17. August mittags wurde der deutsche Dampfer „Walhalla“, der seit zehn Tagen auf einer Trefflinie wartete, gesichtet. „Walhalla“, Kapitän F. Krübbe, war Anfang August von der Etappe Las Palmas mit 2000 Tonnen Kohlen nach dem Treffpunkt bei der Insel St. Miguel (Azoren) geschickt worden. „Kronprinz Wilhelm“ ging sofort längsseit. Um 2 Uhr nachmittags konnte mit der Kohlenübernahme begonnen werden, bis 11 Uhr nachts waren 350 Tonnen Kohlen übergenommen, dann mußte losgeworfen werden, weil die beiden Schiffe in der Dünung zu stark gegeneinander arbeiteten. Die Nacht wurde gestoppt gelegen und bei Hellwerden südwärts gesteuert, um ruhiges Wasser zu bekommen. Das Kriegstagebuch enthält folgende Eintragung:

„Funkspruch von englischen Kreuzern »Lancaster« und »Carnarvon« gehört, letzterer ruft die französische Küstenstation Dakar an. Es ist anzunehmen, daß diese Schiffe in der Nähe der Kap Verden ihre Station haben. Dies ist unbequem, da beabsichtigt ist, die auf »Kronprinz Wilhelm« noch befindlichen Ausländer, die zu alten und die zu jungen Leute der Besatzung nach der nächsten Kohlennahme aus Dampfer »Walhalla« nach Las Palmas zu schicken.“

Am 19. August vormittags um 6 Uhr konnte wieder bei „Walhalla“ längsseit gegangen werden, um die Kohlenübernahme fortzusetzen. Die Gesamttagesleistung bis abends um 7 Uhr betrug 450 Tonnen Kohlen. Es

wurde ein Funkspruch der englischen Admiralität an die Panzerkreuzer „Carnarvon", „Cumberland", „Cornwall" und die Hilfskreuzer „Macedonia", „Arndale Castle" und „Kinfauns Castle" aufgefangen. Während der Nacht warfen die Schiffe wieder voneinander los und trieben. Am nächsten Morgen wurde das Kohlennehmen wie am Tage vorher fortgesetzt bei einer Tagesleistung von 400 Tonnen. Am 21. August wurde mit einer abermaligen Tagesleistung von 400 Tonnen nach dreitägiger Arbeit das Kohlennehmen beendet. — Dem Dampfer „Walhalla" wurden 41 Mann, darunter 7 Ausländer, zum Landen in Las Palmas überwiesen, 5 Mann vom Dampfer „Walhalla" wurden auf „Kronprinz Wilhelm" eingestellt. Nach Einbruch der Dunkelheit trennten sich beide Schiffe.

Alle Maßnahmen, die der Kommandant im weiteren Verlauf mit seinem großen Schnelldampfer zu treffen hatte, drehten sich mehr wie bei irgendeinem anderen Hilfskreuzer um die Kohlenfrage, da ein Schnelldampfer selbst bei größter Sparsamkeit — es wurde zeitweilig nur mit einer Maschine gefahren — doch einen ungeheuren Kohlenverbrauch hat, dessen Ergänzung bei der Bauart dieser hochbordigen Schiffe auf See besonders zeitraubend ist. Im weiteren Verlauf der Schilderung der Tätigkeit des „Kronprinz Wilhelm" wird die Kohlenergänzung und die damit zusammenhängende Arbeit an Bord deshalb besonders hervorgehoben werden, weil „Kronprinz Wilhelm" als Schnelldampfer durch seinen gewaltigen Kohlenverbrauch gezwungen wurde, anders und weitschauender zu disponieren als alle übrigen Hilfskreuzer. Der Kommandant, Kapitänleutnant Thierfelder, hat diese schwierige Aufgabe nicht nur glänzend gelöst, sondern es sind auch sämtliche schriftlichen Aufzeichnungen von ihm über tägliche Kohlenbestände, Kessel- und Maschinenbetrieb, jeder Befehl für die Nacht sowie über den ganzen Innenbetrieb bis in alle Einzelheiten vorhanden, so daß ein scharfes Bild des Dienstes an Bord gezeichnet werden kann. Um aber ermüdende Längen und Wiederholungen zu vermeiden, wird nur das Wesentliche, was Lehren für die Zukunft enthält, herausgearbeitet werden.

Noch bevor der Dampfer „Walhalla" in Las Palmas eintreffen konnte, wurde ein Funktelegramm unter dem Decknamen des amerikanischen Dampfers „Canfan" mit einer Anfrage wegen Kohlen nach Las Palmas gegeben und unbeanstandet abgenommen. Falls auf dieser Etappe keine weiteren Kohlen vorhanden sein sollten, beschloß der Kommandant, mit sparsamster Marschfahrt nach Brasilien zu fahren.

Am 24. wurden Funkzeichen von dem englischen Kreuzer „Vindictive", die schon vorher bemerkt waren, lauter, und am 26. wurde bemerkt, daß

der englische Kreuzer „Carnarvon" mit der Küstenstation Dakar in Verbindung trat. Inzwischen waren an Bord die vier Schornsteine und der ganze obere Aufbau grau gemalt worden. Am 27. wurden zwei kleine Segler, ein Däne und ein Russe, angetroffen, die beide vom Kriege noch keine Ahnung hatten. Da diese Fahrzeuge für die Kriegführung ohne jede Bedeutung waren, wurden sie unbehelligt gelassen, nachdem das Prisenkommando an ihnen die erste Schulung durchgemacht hatte. Wie sorgfältig der Kommandant seine eigenen Maßnahmen kritisierte, ergibt sich aus seiner Eintragung in das Kriegstagebuch: „Das Wechseln der Funktelegramme mit Las Palmas und das Warten dort waren zwei Fehler. Nach Trennung von Dampfer »Walhalla« hätten wir sofort den Tatort verlassen und nach Brasiliens Küste hinunterwechseln müssen. Dann wären zwei Tage Kohlen und Zeit erspart worden." Es waren zu dieser Zeit bei der nötigen Sparsamkeit vorläufig noch für 14 Tage Kohlen und Proviant vorhanden, das Wasser reichte noch länger.

Um zu zeigen, wie auf diesem Schnelldampfer, der als Hilfskreuzer sehr wenig geeignet war, sofort die größten Schwierigkeiten einsetzten, sollen die wichtigsten Eintragungen des Kriegstagebuchs im Wortlaut wiedergegeben werden: „Wir steuern jetzt unter Vermeidung der Kap Verde-Inseln den brasilianischen Trefflinien und Stützpunkten zu. Vielleicht liegt dort ein Hilfsdampfer klar. Sonst können wir, falls wir keine Kohlen kapern und durch Funkspruch keine erhalten, nur in einem neutralen Hafen Kohlen ergänzen. Das würde aber das Ende des Unternehmens sein. — Seife, Reinigungsmittel und Zeug werden knapp. Die vorhandene grüne Seife wird nur noch als Seifenwasser fertiggemacht verausgabt. Die Reinlichkeit läßt sehr zu wünschen übrig. Zahlreiche Leute melden mir, daß ihr Zeug bald aufgebraucht sei. Es wird daher befohlen, daß unter Anleitung und Aufsicht der Offiziere die vorhandene Bekleidung möglichst instand gesetzt wird. Am bedenklichsten steht es mit dem Schuhzeug. Das Wenige, was vorhanden ist, verbraucht sich außerordentlich schnell. Man muß hierbei berücksichtigen, daß noch nicht einmal vier Wochen Krieg geführt wird."

In der Nacht zum 30. August wurden sehr laut Funkzeichen vom englischen Panzerkreuzer „Cornwall" gehört.

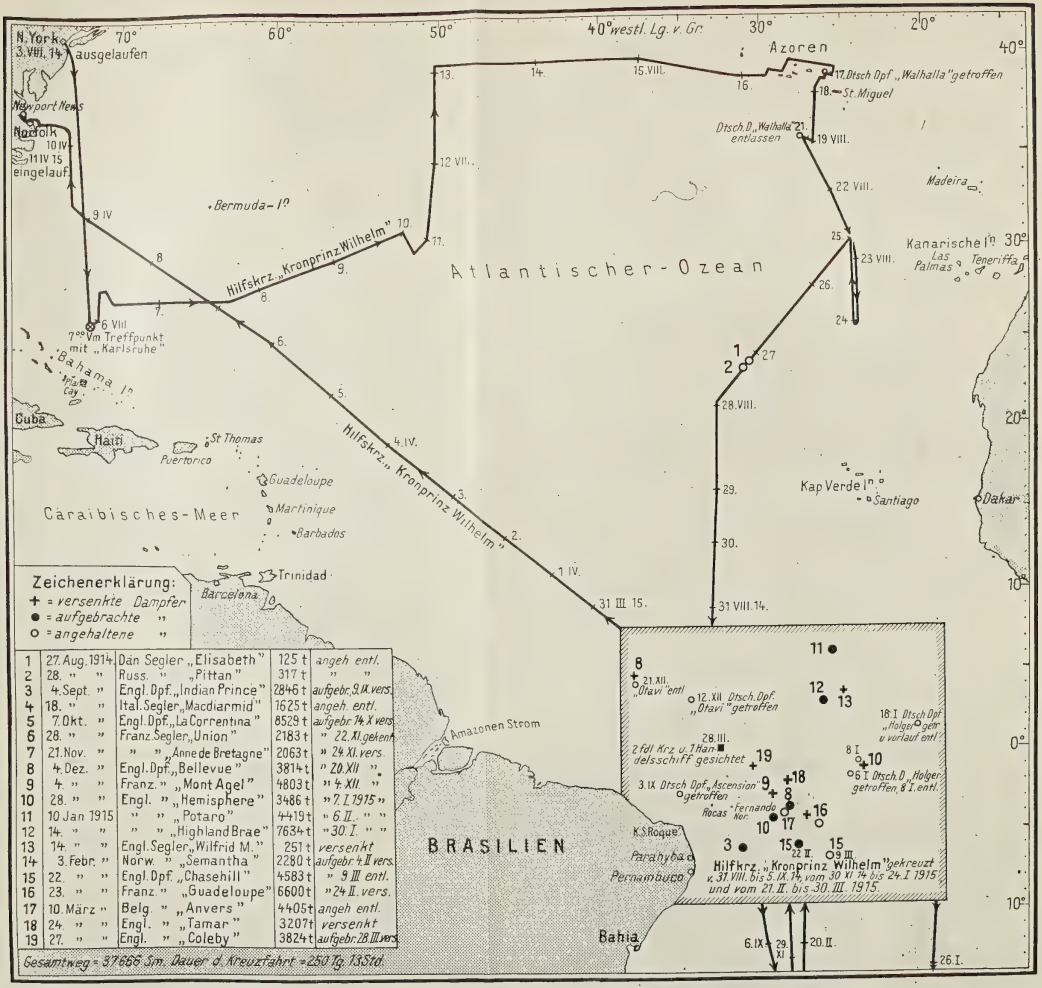
„Kronprinz Wilhelm" befand sich jetzt ungefähr an dem Schnittpunkt der Verkehrslinien New York/Kapstadt und Lissabon/Brasilien. „Hier verkehren nach den Kreuzerkriegskarten und nach den Angaben des Kreuzerhandbuches sowie nach den Aussagen der Handelsschiffsoffiziere, die hier gefahren sind, die größeren Frachtdampfer, die fast alle zahlreiche Passagiere an Bord haben. Es erscheint aber unmöglich, 200 oder mehr

Fremde zu verpflegen oder später zu landen, ohne den Hilfskreuzer in eine schwierige Lage zu bringen." Alle Überlegungen, die zwischen dem Kommandanten, Kapitänleutnant Thierfelder, und dem früheren Schiffsführer, Kapitän Grahn, gemacht wurden, „haben ein trostloses Ergebnis". Ganz die gleichen Überlegungen wie sie an Bord von „Kronprinz Wilhelm" über das Kapern von großen Dampfern mit zahlreichen Passagieren gemacht worden sind, haben auch den Kommandanten von „Kaiser Wilhelm der Große" beschäftigt, und es ist festzustellen, daß auf beiden Hilfskreuzern das Ergebnis das gleiche, nämlich ein „trostloses", war.

Am 1. September wurde der Äquator überschritten, und um die Mannschaft, die einen Monat lang nur Exerzierdienst und Kohlentrimmen durchgemacht hatte, ohne mit dem Feinde in Berührung zu kommen, etwas anzuregen, wurde gleichzeitig mit einer Sedanfeier eine kleine Linientaufe verbunden. Am 3. September steuerte „Kronprinz Wilhelm" in die Trefflinie bei Rocas Riff. Dort wurde der deutsche Dampfer „Asuncion", der zu den Hilfsdampfern von S. M. S. „Karlsruhe" gehörte, angetroffen. Nach Austausch von Kriegsnachrichten wurde von „Asuncion" etwas Proviant und namentlich Seife übergenommen und ein Brief für Fregattenkapitän Köhler, Kommandant der „Karlsruhe", über die bisherige, leider erfolglose Tätigkeit des „Kronprinz Wilhelm" hinterlassen. Der Dampfer „Asuncion" traf aber erst am 17. September nachmittags mit S. M. S. „Karlsruhe" zusammen, zu dieser Zeit stand „Kronprinz Wilhelm" bereits über 1200 Seemeilen südlich. In der Nacht zum 4. wurde ein Funkspruch an die Etappe Rio wegen Kohlen und Proviantbestellung abgegeben, da „Kronprinz Wilhelm" von seinen 4500 Tonnen Kohlen nur noch einen Restbestand von 800 Tonnen hatte. Es wurde ein Funkspruch aufgefangen, daß fünf englische Kreuzer am 2. September in der Mündung des Amazonenstroms Kohlen ergänzt hätten und am nächsten Tage zur Vereinigung mit „Monmouth" fortgedampft seien, um S. M. S. „Dresden" zu jagen. Da „Kronprinz Wilhelm" über das Vorhandensein der „Dresden" nichts wußte, befindet sich im Tagebuch die bezeichnende Bemerkung: „Statt »Dresden« ist wohl »Karlsruhe« gemeint."

Am 4. September, abends im Mondschein um 8 Uhr 30, wurde der englische Dampfer „Indian Prince", 2846 Br. R. T., aus Newcastle-on-Tyne auf Nordkurs angetroffen. Er wurde mit beleuchteter Flagge auf Anruf ohne Schuß aufgebracht. Ein Bootsverkehr war aber trotz Mondscheins wegen Seegangs ausgeschlossen, infolgedessen wurde der Dampfer angewiesen, mit Südsüdostkurs die Nacht über vor „Kronprinz Wilhelm" herzufahren. Am 5. September morgens kurz nach 6 Uhr konnte das Prisenkommando übergesetzt werden. Es wurde festgestellt, daß der Be-

Skizze 6.



Zeichenerklärung:
+ = versenkte Dampfer
● = aufgebrachte „
○ = angehaltene „

1	27. Aug. 1914	Dän. Segler „Elisabeth"	125 t	angeh. entl.
2	28. „ „	Russ. „ „Pittan"	317 t	„ „
3	4. Sept. „	Engl. Dpf. „Indian Prince"	2846 t	aufgebr. 9. IX vers.
4	18. „ „	Ital. Segler „Macdiarmid"	1625 t	angeh. entl.
5	7. Okt. „	Engl. Dpf. „La Correntina"	8529 t	aufgebr. 14. X vers.
6	28. „ „	Franz. Segler „Union"	2183 t	„ 22. XI. gekent.
7	21. Nov. „	„ „ „Anne de Bretagne"	2063 t	„ 24. XI. vers.
8	4. Dez. „	Engl. Dpf. „Bellevue"	3814 t	„ 20. XII „
9	4. „ „	Franz. „ „Mont Agel"	4803 t	„ 4. XII. „
10	28. „ „	Engl. „ „Hemisphere"	3486 t	„ 7. I. 1915 „
11	10. Jan. 1915	„ „ „Potaro"	4419 t	„ 6. II. „ „
12	14. „ „	„ „ „Highland Brae"	7634 t	„ 30. I. „ „
13	14. „ „	Engl. Segler „Wilfrid M."	251 t	versenkt
14	3. Febr. „	Norw. „ „Semantha"	2280 t	aufgebr. 14. II vers.
15	22. „ „	Engl. Dpf. „Chasehill"	4583 t	„ 9. III ent.
16	23. „ „	Franz. „ „Guadeloupe"	6600 t	„ 24. II. vers.
17	10. März „	Belg. „ „Anvers"	4405 t	angeh. entl.
18	24. „ „	Engl. „ „Tamar"	3207 t	versenkt
19	27. „ „	Engl. „ „Coleby"	3824 t	aufgebr. 28. III vers.

Gesamtweg = 37666 Sm. Dauer d. Kreuzfahrt = 250 Tg. 13 Std.

Weg des Hilfskreuzers „Kronprinz Wilhelm" und sein nördliches Tätigkeitsgebiet.

Das südliche Tätigkeitsgebiet siehe Seite 53.

Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin.
Alle Rechte vorbehalten.

stimmungsort des Dampfers New York war. Über die Hälfte der Ladung war Konterbande. Außerdem waren an Bord 20 Sack Post und 5 Passagiere, darunter 3 Frauen, sowie 36 Mann Besatzung. Drei davon waren Deutsche, die in die eigene Besatzung eingestellt wurden. Es war beabsichtigt, nach Übernahme von 200 Tonnen Kohlen den Dampfer zu versenken; unruhige See verhinderte zunächst die Ausführung. Im Laufe des Tages trafen zwei Funksprüche aus Rio ein, wonach die dortige Etappe meldete, daß sie versuchen würde, die erbetene Zufuhr an Kohlen und Proviant zu liefern. Gleichzeitig machte sie über die Bewegungen englischer Patrouillenkreuzer zwischen Irland und Westindien Mitteilung. Am Abend wurde ein englischer Funkspruch aufgefangen, wonach das deutsche Kanonenboot „Eber“ am 4. September in Bahia unter deutscher Handelsflagge eingelaufen sei; hieraus wurde geschlossen, daß „Eber“ einen Hilfskreuzer ausgerüstet habe. In den folgenden Nächten dampfte „Kronprinz Wilhelm“ genau wie in der vorhergehenden hinter „Indian Prince“ auf Südsüdostkurs her, um schneller durch den harten Passat zu kommen. In der Nacht vom 6./7. September wurden Funksprüche über die Bewegungen der „Karlsruhe“, des englischen Panzerkreuzers „Good Hope“ und die Mitteilung, daß Kohlen und Proviant für „Kronprinz Wilhelm“ am 5. September aus Rio abgefahren seien, aufgefangen. Es handelte sich hierbei um die Dampfer „Ebernburg“ und „Prussia“, die auch der Hilfskreuzer „Cap Trafalgar“ bei Trinidada zu finden hoffte (siehe Seite 31).

Am 8. September wurde die See endlich etwas ruhiger, so daß um 2 Uhr nachmittags ein Prisenboot zu „Indian Prince“ gesandt und die Passagiere, Besatzung, Gepäck und Post übergenommen werden konnten. „Kronprinz Wilhelm“ ging dann längsseit von „Indian Prince“, nahm Ausrüstungsgegenstände und Kohlen über. Aus aufgefangenen Funksprüchen konnte entnommen werden, daß S. M. S. „Dresden“ in Funkverbindung mit Rio de Janeiro stand, und daß „Cap Trafalgar“ als Hilfskreuzer in der Nähe war. Nachts wurde durchgearbeitet und nach Übernahme von 200 Tonnen Kohlen „Indian Prince“ am 9. September durch drei Sprengpatronen versenkt. In der folgenden Nacht, in der „Kronprinz Wilhelm“ ohne Fahrt zu machen trieb, wurde ein außergewöhnlich reger Funkverkehr von sechs deutschen Bordstationen und bei der Insel Trinidada von zwei englischen Kreuzern beobachtet.

Am 11. September bei Hellwerden kam voraus der deutsche Dampfer „Ebernburg“ in Sicht, der bereits erwartet wurde. Mit dem Dampfer wurde nach Süden gegangen und dieser am 12. September längsseit genommen. Am ersten Tage wurden 460 Tonnen Kohlen und die Hälfte des Proviants übergenommen. In der nächsten Nacht trieben beide Schiffe.

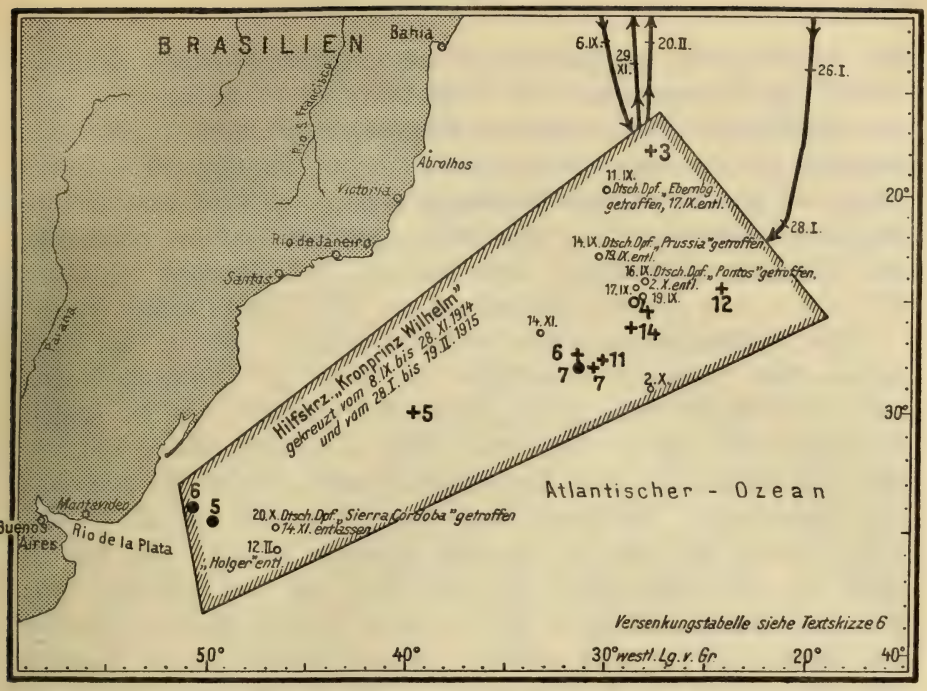
An den beiden folgenden Tagen gelang es in unermüdlicher Arbeit, insgesamt weitere 1018 Tonnen Kohlen überzunehmen.

Bereits am 13. waren Funksprüche von dem Hilfskreuzer „Cap Trafalgar", der dringend Kohlen gebrauchte, aufgefangen und über den deutschen Dampfer „Prussia" an den deutschen Dampfer „Pontos" weitergegeben worden. Am 14. nachmittags kam der Dampfer „Prussia" in Sicht, und fast gleichzeitig traf von dem Dampfer „Pontos" die funktelegraphische Nachricht ein, daß „Cap Trafalgar" in einem Gefecht gesunken sei, die Mannschaft durch den Dampfer „Eleonore Woermann" zum Teil gerettet wäre und auf „Kronprinz Wilhelm" gebracht werden solle. Tatsächlich ist aber die Besatzung nach Buenos Aires gebracht worden.

In der folgenden Nacht, nachdem die Dampfer „Ebernburg" und „Prussia" nach Süden auf einen neuen Treffpunkt entlassen waren, wurde auf Dampfer „Pontos" mit erhöhter Gefechtsbereitschaft gewartet. Es wurde bekannt, daß der Gegner der „Cap Trafalgar" in brennendem Zustande nach Westen gedampft sei; da er aber in Funkverbindung mit zwei englischen Kreuzern stand, und „Kronprinz Wilhelm" nur 1500 Tonnen Kohlen hatte, mußte davon abgesehen werden, ihn zu suchen. Im Kriegstagebuch befindet sich folgende Eintragung:

„Die Insel Trinidada (Brasilien) ist als Stützpunkt unsicher geworden und ist es als kleine Insel und feindlicher Beobachtungsort auch immer gewesen. Aber durch das zum Teil überflüssige und völlig uneingeschränkte Funken der letzten Tage der um Trinidada versammelten deutschen Hilfsschiffe m u ß t e der Engländer auf jeden Fall aufmerksam werden. Sparsamster Funktelegraphiegebrauch nur im äußersten Notfalle, aber nicht um Neuigkeiten auszutauschen, muß allen Hilfsdampferkapitänen zur Pflicht gemacht werden. Ich messe dieser disziplinlosen Funkerei durchaus einen Teil der Schuld am Untergang der »Cap Trafalgar« bei." — Nachmittags traf der Funkspruch vom Admiralstab in Berlin ein: „Es wird empfohlen, daß »Cap Trafalgar« und »Kronprinz Wilhelm« zusammenarbeiten, ferner, daß S. M. S. »Dresden« und »Leipzig« an der amerikanischen Westküste bleiben." — Aus Rio kam die Nachricht, daß mit Zufuhr aus Brasilien voraussichtlich nicht mehr zu rechnen wäre. Der Kommandant bemerkt hierzu: „Ich muß Kohlen und Proviant ergänzen, die Dampfer frei haben, um die Passagiere los zu sein, und dann heißt es kapern."

Am 16. September wurde wieder bei Dampfer „Ebernburg" längsseit gegangen und im Laufe des Tages 326 Tonnen Kohlen übergenommen. Am Vormittag traf auch der Dampfer „Pontos", der über 2000 Tonnen Kohlen, Proviant und Öl hatte, und der aus größerer Entfernung das Gefecht von „Cap Trafalgar" mit angesehen hatte, ein. Da der Dampfer



Südliches Tätigkeitsgebiet von „Kronprinz Wilhelm".

„Prussia" sich ebenfalls in der Nähe befand, so konnte eine Besprechung zwischen den Kapitänen Direnga von „Ebernburg", Wecker von „Prussia" und Molchin von „Pontos" auf „Kronprinz Wilhelm" stattfinden. Über den Verbleib der „Eleonore Woermann" mit den Überlebenden von „Cap Trafalgar" war zunächst nichts bekannt.

Am 17. September wurden der Rest der Kohlen, 200 Tonnen, aus Dampfer „Ebernburg" übergenommen, die Passagiere und 17 neutrale Ausländer von der versenkten „Indian Prince" auf „Ebernburg" übergegeben und letzteres Schiff beschleunigt nach Rio entlassen, weil an der Kimm ein Schiff in Sicht kam und gleichzeitig sehr laute Funksprüche in nächster Nähe gehört wurden.

Am folgenden Tage wurde längsseit des Dampfers „Prussia" gegangen und von diesem innerhalb von zwei Tagen etwa 700 Tonnen Kohlen übergenommen. Ein italienischer Segler, seit dem 6. Juli von Callao nach Hamburg bestimmt, hatte noch keine Kenntnis vom Kriege, wurde gemustert und entlassen. Nachdem auch der Dampfer „Prussia" kohlenleer gemacht worden war, wurde der letzte Rest der Besatzung der „Indian Prince" diesem Dampfer mitgegeben und nach Santos geschickt.

Wie schwierig sich die Kohlenfrage auf dem Schnelldampfer gestaltete, obwohl fast ununterbrochen eine Woche lang gekohlt worden war, geht aus nachstehender Bemerkung des Kriegstagebuches hervor: „Wir verbrauchen tagsüber beim Manövrieren, und um die längsseit liegenden Schiffe auf gutem Kurse zur Dünung zu halten, und durch das dauernde Klar-zum-Ablegen-Fahren so viel Kohlen, daß wir nach der Übernahme aus Dampfer »Ebernburg«, 2084 Tonnen, und Dampfer »Prussia«, 683 Tonnen, doch nur einen Restbestand von 2000 Tonnen Kohlen haben."

Am 21. September morgens wurde der Dampfer „Pontos" auf einem vereinbarten Treffpunkt angetroffen und alles zur Kohlenübernahme vorbereitet. Starke Dünung und schwere See machten jedoch die Kohlenübernahme bis zum 25. September völlig unmöglich, obwohl auf verschiedenen Kursen nach einer Gegend gesucht wurde, wo die Wetterverhältnisse besser waren. An diesem Tage auf 25° 10′ Süd und 23° 10′ West konnte endlich bei „Pontos" längsseit gegangen werden. „Es geht zunächst mit dem hohen Schiff »Pontos« besser, als man gefürchtet hatte. Doch fängt das Schiff bald an, stark zu rollen; zuerst brechen bei »Pontos« zwei Davits glatt ab; dann verbiegt er uns vier Davits, daß sie schlangenartig gebogen aus den Spuren fallen. 7 Uhr 45 vormittags Beginn der Kohlenübernahme. Zuerst sehr langsam, eigentlicher Betrieb erst von 9 Uhr 30 an möglich. Kurze Mittagspause. 6 Uhr abends losgeworfen. Tagesleistung 205 Tonnen Kohlen. Und dabei haben wir gleichzeitig 120 Tonnen für das eigene Fahren wieder aufgebraucht! — Weil Dampfer »Pontos« so hochbordig ist und ein Landen der übergenommenen Kohlen auf dem Promenadendeck ausgeschlossen ist, wurde vorn und achtern nach Fortnehmen je eines Bootes auf dem Bootsdeck gelandet, vorn die Kohlen aufs Promenadendeck geschüttet und mittels Seilbahn zum Kohlensaal geschafft, achtern ein Loch durch das Bootsdeck gesägt und eine Verkehrsbahn zwischen dem 2. und 3. Schornstein gebaut. Es müssen aber noch mehr Wege geschaffen werden."

„Am nächsten Tage, dem 26. September, fiel wegen schlechten Wetters das Kohlennehmen aus. Erst am Sonntag, dem 27., konnten wieder den ganzen Tag über Kohlen genommen werden. Gleichzeitig fand Öl- und Wasserübernahme statt. Nachmittags nahm die Dünung beträchtlich zu. Drei weitere Davits wurden krummgebogen und die Fußspuren glatt abgeschoren. Die eiserne Scheuerleiste des Dampfers »Pontos« geht an allen Stellen in Trümmer. Dampfer »Pontos«, der allmählich leerer wird, verhakt sich an unseren Decks und vorstehenden Davitfüßen. — Wenn wir hierbleiben und auf gutes Wetter warten, treten wir nach Entleerung des

Dampfers »Pontos« mit ebensoviel Kohlen, wie wir zur Zeit haben, die Reise an. — Vielleicht kann Dampfer »Pontos« unter günstigeren Verhältnissen unterwegs leergemacht werden, während wir uns den Dampferstraßen nähern. Brasiliens Zufuhr ist für uns erschöpft. Afrika hat keine Konsuln, keine Hilfsschiffe oder Rückzugsmöglichkeiten, falls wir dort nordwestlich von Kapstadt in den Dampferstraßen nichts fangen. Im Süden ist es zu kalt, die Besatzung hat keine entsprechende Kleidung. Also bleibt Argentinien als nächstes Ziel."

An den beiden nächsten Tagen war wegen der Dünung eine Kohlenübernahme ausgeschlossen. Erst am 30. September konnte mit einer Tagesleistung von 450 Tonnen die Kohlenübernahme fortgesetzt werden. Am 1. Oktober wurden trotz Dünung 370 und schließlich am 2. Oktober ein Rest von 75 Tonnen Kohlen aus dem Dampfer „Pontos" übergenommen. Ein Offizier, ein Unteroffizier, drei Matrosen und sechs Heizer von der „Pontos"-Besatzung wurden auf den Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm" eingestellt.

„Nachdem wir nun drei Wochen lang Kohlen genommen und Proviant aufgefüllt haben, sind wir nach Empfang von 2084 Tonnen Kohlen aus Dampfer »Ebernburg«, 683 Tonnen aus Dampfer »Prussia«, 1300 Tonnen aus Dampfer »Pontos«, einem vorhandenen Rest von 98 Tonnen bei Beginn des Kohlennehmens, d. h. nach zusammen 4165 Tonnen Kohlen, durch den Kohlenverbrauch auf einem Bunkerbestand von nur 2020 Tonnen Kohlen angelangt. — Nach dreiwöchigem Kohlenfest ein richtiger Reinschifftag."

Während sich „Kronprinz Wilhelm" vom 12. September ab mit Kohlenübernahme abgemüht hatte, um schließlich doch nur eben auf die Hälfte seiner möglichen Kohlenladung zu gelangen, setzte der älteste Offizier im Atlantischen Ozean, Fregattenkapitän Köhler auf „Karlsruhe", am 17. September einen Befehl auf, der für die Ansichten über Kreuzerkriegführung bezeichnend ist; er lautete: „An Etappe Rio, weitergeben an »Kronprinz Wilhelm«. Es empfiehlt sich, zu operieren für »Kronprinz Wilhelm« nördlich Kap Verde und in Zone 1." — Hierzu sei bemerkt, daß es nicht angängig ist, einem Hilfskreuzer, der zwangsläufig alle seine Maßnahmen nur von dem Gesichtspunkt aus treffen muß: wo bekomme ich Kohlen, von anderer Stelle aus, die die Ozeane einfach nach Zonen teilt, eine Weisung zu geben, ohne die ungeheuren Schwierigkeiten zu kennen, die bereits auf dem Hilfskreuzer lasten. „Karlsruhe" hatte das idealste Kreuzergebiet und konnte bei Kriegsbeginn auch noch fest mit Kohlen rechnen. Sie konnte jeden feindlichen Hilfskreuzer vernichten, besaß eine Geschwindigkeit, die allen englischen Kreuzern überlegen war, wollte aber offenbar nicht ihr Jagdgebiet mit einem Hilfskreuzer teilen, der nur

selbst Kohlen verbrauchte. — Es ist ein Glück gewesen, daß der Befehl von „Karlsruhe" nicht an „Kronprinz Wilhelm" gelangt ist, denn er hätte dem Kommandanten des „Kronprinz Wilhelm" die Durchführung seiner Aufgabe nur erschwert und wahrscheinlich zum frühzeitigen Versagen des Schnelldampfers geführt. Wenige Tage vorher machten sich trotz des vorzüglichen Arbeitens der Etappen schon deutliche Anzeichen dafür bemerkbar, daß bei der Versorgung mehrerer Kreuzer und Hilfskreuzer Kohlenschwierigkeiten entstehen würden. Diese sind lediglich deshalb nicht in Erscheinung getreten, weil der Hilfskreuzer „Cap Trafalgar" leider sehr schnell vernichtet wurde. „Cap Trafalgar" hatte kehrtgemacht, bevor er Rocas erreicht hatte, unter anderem, weil die dortigen Kohlendampfer von S. M. S. „Karlsruhe" benötigt wurden. Er dampfte zurück nach Trinidada, wo zu dieser Zeit vier Kohlendampfer greifbar waren. Diese an sich großen Kohlenmengen reichten aber nicht einmal für „Kronprinz Wilhelm", der schließlich nach dreiwöchigem Kohlennehmen bei Wind und Dünung halb aufgefüllt war. — Man muß sich auch wohl einmal überlegen, was eingetreten wäre, wenn „Cap Trafalgar", dessen Kohlenverbrauch ähnlich wie der des „Kronprinz Wilhelm" war, seinerseits die Hälfte der Kohlen für sich beansprucht hätte. Der Kommandant von „Kaiser Wilhelm der Große" hatte ebenfalls den Gedanken, von der afrikanischen Küste nach Südamerika hinüberzuwechseln; dann hätte die beste Kohlenversorgung unbedingt versagen müssen. Ein Kreuzerkrieg mit zwei oder gar mit drei kohlenfressenden Schnelldampfern im gleichen begrenzten Operationsgebiet ist praktisch eine Unmöglichkeit. Die Verhältnisse auf englischer Seite, wo überall Stützpunkte und militärisch gesicherte Kohlenplätze waren, sind grundverschieden. Diese Erkenntnis ist vor dem Kriege weder im Admiralstab noch sonst an einer Dienststelle aufgetaucht. Sonst wäre bei Beginn des Krieges nicht immer der Hinweis auf ein Zusammenarbeiten gegeben worden. Erst der Krieg brachte uns hier die nötige Erfahrung. — Man kann hiermit in Parallele das wenig erfolgreiche Zusammenarbeiten von „Cormoran" und „Prinz Eitel Friedrich" stellen, wobei schließlich der Kommandant des „Prinz Eitel Friedrich", selbständig handelnd, den „Cormoran" seinem Schicksal, keine Kohlen zu erhalten, überließ[1]).

Bis zum 7. Oktober ereignete sich für „Kronprinz Wilhelm" nichts von Bedeutung. Nur wurde auf 32° Südbreite die Kälte als recht unangenehm empfunden, weil „die Leute nichts anzuziehen hatten".

An diesem Tage kam an Steuerbord voraus ein Dampfer in Sicht, der den Kurs von „Kronprinz Wilhelm" kreuzte. Gegen 8 Uhr vor-

[1]) Vgl. Seite 104 und 117.

mittags, nachdem der Gegner auf Signal gestoppt und die englische Flagge gezeigt hatte, wurde er als der Dampfer „La Correntina", 8529 Br. R. T., aus Liverpool, ein ganz neues Schiff, festgestellt. Er besaß zwei 12 cm-Schnelladekanonen hinter Schutzschilden am Heck, hatte aber angeblich keine Munition. Es wurde längsseit gegangen, 89 Mann und 26 Passagiere (4 Frauen) an Bord genommen, außerdem 33 Sack Post. Die Funktelegraphie wurde unbrauchbar gemacht. Während des Längsseitkommens hatte „La Correntina" versucht, den englischen Kreuzer „Glasgow" anzurufen. Der ganze Dampfer war vollgestopft, auch die Niedergänge zu den Kühlräumen, mit gefrorenem Fleisch für England; er hatte außerdem 1500 Tonnen Kohlen. Nachdem die Nacht über mit 12 Seemeilen nach Osten gefahren war, wurde am folgenden Morgen, dem 8. Oktober, wieder längsseit von „La Correntina" gegangen und mit Kohlen- und Proviantübernahme begonnen. Die Tagesübernahme betrug 105 Tonnen Kohlen, wodurch gerade der Tagesverbrauch gedeckt wurde. Ferner kamen an Bord 247 Säcke gefrorenes Fleisch und 2000 Kisten Corned Beef. Während der folgenden Nacht wurde wieder mit geringer Fahrt ostwärts gedampft, morgens am 9. bei regnerischem Wetter längsseit gegangen und die Kohlen- und Proviantübernahme fortgesetzt. Die Tagesleistung betrug diesmal 254 Tonnen Kohlen, 296 Säcke gefrorenes Fleisch und wieder etwa 2000 Kisten Corned Beef. Außerdem kamen an Bord die beiden 12 cm-Schnelladegeschütze. Da, wie bereits erwähnt, keine Munition hierfür vorhanden war, so konnten sie nur als einfache Kriegsbeute betrachtet werden. Trotzdem wurden sie, nachdem am folgenden Tage auch die Panzerschutzschilde übergenommen waren, am Heck montiert, in der Absicht, sie sofort zu verwenden, falls gelegentlich Munition erbeutet würde. Die Geschütze wurden später mit selbst angefertigten Salutkartuschen zur Abgabe von Warnungsschüssen benutzt, um die scharfe 8,8 cm-Munition zu sparen. Die Tagesleistung bei der Kohlenübernahme am 10. betrug 290 Tonnen.

Am folgenden Tage, dem 11. Oktober, setzte bei fallendem Barometer stürmisches Wetter mit schwerer See ein. Infolgedessen konnte drei Tage lang die Kohlenübernahme nicht mehr fortgesetzt werden. Es wurde daher mit möglichst wenig Umdrehungen von beiden Schiffen, „Kronprinz Wilhelm" und „La Correntina", gegen die See gedampft. Erst am 14. war das Wetter so ruhig, daß die Schiffe wieder längsseit gehen konnten. Bis Mittag waren 153 Tonnen über und angeblich auf dem Prisenschiff nur noch etwa 200 Tonnen vorhanden. Da aber Funksprüche von meheren englischen Kreuzern aufgefangen waren und aus verschiedenen Nachrichten und Zeitungen, die auf „La Correntina" gefunden waren, hervorging, daß ein Schwesterschiff „La Rosarina" am 12. aus Montevideo abgegangen sei,

so wurde nun nicht mehr gezögert und „La Correntina" durch drei Sprengpatronen auf etwa 30° Süd und 39° West versenkt. Der Kohlenbestand betrug trotz der erbeuteten Kohlen zu dieser Zeit nur 1450 Tonnen. Auch diese Zahl beweist erneut den ganzen Ernst der Lage.

Wenn auch bis zum 20. Oktober nichts von besonderer Bedeutung eingetreten ist, so sei hier doch wörtlich nach den Tagebuchaufzeichnungen angegeben, wie in dieser Zeit die Gedankengänge des Kommandanten gewesen sind.

„Wir versuchen, Dampfer »La Rosarina« abzufangen und steuern deshalb einen Punkt nördlich seines voraussichtlichen Schiffsortes an. Am 15. nachmittags um 4 Uhr 50 wird Dampfer »La Rosarina« in nächster Nähe funktelegraphisch gehört, als er mit einem Dampfer »El Argentino« verkehrt. Wir ändern entsprechend Kurs und Fahrt und kommen ihm anscheinend noch näher. Nachts wird er nicht mehr gehört. Am Vor- und Nachmittag des folgenden Tages läßt Dampfer »La Rosarina« sich wieder hören. Er ist anscheinend näher als gestern. Um 6 Uhr kurz vor Dunkelwerden, als ich zur Umschau gerade im Nebelkorbe bin, sichtet der Ausguckposten an Backbordseite voraus einen Dampfer. Dem langen, dünnen Schornstein nach scheint er allerdings nicht »Rosarina« zu sein. Wir dampfen zwei Stunden lang mit höchster Fahrt. In der schnell zunehmenden Dunkelheit kommt der Dampfer jedoch aus Sicht, ohne daß wir ihn erreichen. Inzwischen war an Backbordseite auswandernd ein anderes Fahrzeug mit zwei weißen Lichtern zu sehen. Wir halten Fahrt und Kurs in Verfolgung des zuerst gesichteten durch, bis wir nur noch 250 Seemeilen von der Hafeneinfahrt von Rio de Janeiro entfernt stehen. Dann drehen wir nach Steuerbord ab und fahren die Nacht auf südöstlichem Kurse mit 10 Seemeilen Fahrt. Es wurden gehört der englische Hilfskreuzer »Arlanza« und das englische Linienschiff »Canopus«. Am Morgen wurde auf die Kurslinie der Dampferstrecke Rio—La Plata gegangen. Irgendeinen Dampfer müssen wir nun treffen, gleichgültig ob günstig oder ungünstig für uns. Die Passagiere müssen fort. Heute ist ein Teil des Heizerpersonals in das Deckspersonal eingereiht worden, ehemalige Infanteristen und Artilleristen. »La Rosarina« läßt sich wieder hören, steht aber bereits nördlich von uns. Sie gibt ein Telegramm an »Cornwall« ab, daß sie von dem Dampfer »Upserne« ein Signal erhalten habe, daß er auf 0° 17′ Süd, 30° West ein feindliches Schiff gesehen habe. Vielleicht »Karlsruhe[1])«? »La Rosarina« fragt bei »Cornwall« an, ob sie ihr rate, ihren Kurs fortzusetzen. Darauf wechseln sie Zahlentelegramme.

[1]) Nach den Kursen der „Karlsruhe" ist dieses feindliche Schiff tatsächlich die „Karlsruhe" gewesen.

Am 18., 3 Uhr morgens, ruft eine deutsche Funkstation, als Dampfer »Sierra Cordoba« erkannt, nach einem deutschen Kriegsschiff. Ich lasse nach dem Handelsverkehrsbuch chiffriert antworten: »Standort angeben.« Er wiederholt das Rufzeichen mit seinem offenen Namen. Ich lasse jetzt nichts mehr von mir hören. Falls er nachmittags wieder ruft, wird festzustellen sein, ob wir uns nähern. Vermutlich werden die englischen Kreuzer in gleicher Absicht auf unseren Funkspruch warten. Denn daß wir hier sind, muß ihnen klar sein. Es kommt unsichtiges Wetter auf, bei stark fallendem Barometer. In der folgenden Nacht ruft »Sierra Cordoba« neunmal, die englischen Kreuzer arbeiten ebenfalls. Am 19. wird funktelegraphische Verbindung mit »Sierra Cordoba« hergestellt. Er gibt seinen Standort und erhält Befehl, abzuwarten und Funktelegraphie nur in dringenden Fällen zu gebrauchen.“

Am 20. Oktober wurde auf 34° 28′ Süd und 45° 20′ West auf der Morgenwache mit Dampfer „Sierra Cordoba“ zusammengetroffen. Nun wurde mit 10 Seemeilen und später, da ihm das Mitkommen sichtlich schwer wurde, mit 8 Seemeilen in nordöstlicher Richtung den Tag über gefahren. Außer 1700 Tonnen Kohlen hatte „Sierra Cordoba“ Schuhe, Drillichzeug, Tabak usw. an Bord. Erst am 22. vormittags konnten die Schiffe längsseit gehen. Der Kohlenbestand auf „Kronprinz Wilhelm“ betrug zu der Zeit nur noch 450 Tonnen. Die Tagesübernahme war 386 Tonnen, eine sehr gute Leistung für die erste Bekohlung aus einem neuen Schiff. „Um 12 Uhr mittags setzte »Kronprinz Wilhelm« wegen des Geburtstages der Kaiserin Flagge und Wimpel; Kapitänleutnant Thierfelder brachte drei Hurras für die Kaiserin aus.“ — Am Abend wurden sämtliche Fremden auf „Sierra Cordoba“ übergegeben, dann losgeworfen und nachts getrieben. Während der Nacht wurden die drei englischen Kreuzer „Cornwall“, „Hyacinth“ und „Carnarvon“ gehört, außerdem verschiedene Handelsschiffe. Obwohl am nächsten Tage ein Dauerregen eintrat, konnte „Sierra Cordoba“ wieder längsseit genommen und an diesem Tage eine Rekordleistung im Kohlen von 700 Tonnen erzielt werden. Der Dampfer erhielt Post für den Admiralstab und wurde zunächst nach dem Loswerfen am Treffpunkt als Kasernenschiff für die Fremden zurückgelassen. Er hatte beim Loswerfen noch etwa 600 Tonnen Kohlen für „Kronprinz Wilhelm“. Letzterer fuhr mit Westkurs nach den Verkehrslinien, um womöglich dort einige Dampfer zu fassen.

Am 25. wurde gestoppt und auf einer neuen Verkehrsstraße an einer Stelle gewartet, wo nach den aufgefangenen Funksprüchen Dampfer anzutreffen waren. Zwar wurden verschiedene Neutrale gehört, doch durften diese auf keinen Fall gesichtet werden, da sie sonst den „Kronprinz Wilhelm“

verraten hätten. Die Gelegenheit wurde benutzt, um Bootsdienst zu treiben und vor allen Dingen, nachdem „Kronprinz Wilhelm" etwas gekrängt war, die Wasserlinie zu schrapen und zu reinigen; außerdem fanden eine Klarschiffübung, Schießen der Schützenzüge und Übungen von Gefechtsstörungen statt.

Am 28. morgens kam ein Segler, direkt auf „Kronprinz Wilhelm" zu haltend, in Sicht. Es war die französische Viermastbark „Union", 2183 Br. R. T., aus Bordeaux mit 3135 Tonnen Kohlen nach Valparaiso. Gleichzeitig wurden Funksprüche von dem französischen Kreuzer „Jaurèguiberry" aufgefangen. Die französische Besatzung, 30 Mann, wurden auf „Kronprinz Wilhelm" übergenommen und ungefähr die gleiche Anzahl von Leuten und zwei Offiziere zum Abtakeln auf die „Union" gesetzt. Das Lösen der Rahen und Spieren machte große Schwierigkeiten, da alles aus Eisen und festgerostet war. „Union" wurde in Schlepp genommen und ostwärts gedampft. Am 29. morgens wurden der deutsche Dampfer „Navarra" sowie verschiedene englische Funksprüche gehört. „Kronprinz Wilhelm" hatte zu dieser Zeit nur noch 650 Tonnen Kohlen in den Bunkern, allerdings 3100 Tonnen Kohlen hinter sich in Schlepp. Mit der „Union", die inzwischen ganz abgetakelt war, wurde weitergedampft, um bei günstigem Wetter endlich zu Kohlen zu kommen, auch sollte auf Dampfer „Sierra Cordoba", der immer noch wartete, die französische Besatzung abgegeben werden.

Am 1. November findet sich folgende Notiz im Tagebuch: „Heute morgen dachte ich nicht, daß ich dies noch würde heute abend schreiben können. Die neu aufgetauchten englischen Kreuzer, nicht zwei wie gestern, sondern fünf nach den Rufzeichen der Funktelegraphie, kamen so bedenklich nahe, aber nicht in Sicht, daß ich zum erstenmal den bewußten Kleidersack mit allen Geheimsachen klar zum Versenken machte, und daß ich schriftliche Befehle ausfertigte zum Vernichten der funktelegraphischen Geheimsachen, zum Auszahlen der Schiffskasse (Goldbestände) und zum Sprengen des Schiffes. Der erwartete Feind kam nicht in Sicht. Wir brachten unsere 3000-Tonnen-Kohlenprise glücklich bis zum späten Nachmittage zum Treffpunkt beim Dampfer »Sierra Cordoba« und steuern jetzt nachts weiter ostwärts, um ungestört kohlen zu können. Die größte Annäherung des Feindes schien endlich vorüber zu sein. Wir hatten nur noch 400 Tonnen in den Bunkern, und die 3000 Tonnen in Schlepp konnten wir nicht aufgeben, da man sie zur eigenen Lebensfähigkeit brauchte, während sie andererseits hinderten, mehr als 7 Seemeilen Fahrt zu laufen. Hoffentlich entgeht auch die »Navarra« dem Engländer."

Am 2. November wurde ein Versuch gemacht, trotz Windstärke 6 den „gerupften" Segler längsseit zu nehmen. Der Verlust der Schlepptrosse, fünf neuer großer Fender und sehr starke Beulen in der Bordwand des Hilfskreuzers waren die Folgen. Kohlen konnten nicht übergenommen werden, der Kohlenbestand war auf 350 Tonnen gesunken.

3. November: „Dünung und See verhindern das Kohlennehmen. Bei den Versuchen, zum erneuten Inschleppnehmen des Seglers eine günstige Lage des Schiffes zu gewinnen, wurde so viel Maschinenleistung notwendig, daß am Nachmittage nach zwei Versuchen davon Abstand genommen wurde. Der Segler »Union« setzte einige Stagsegel, Klüver und Besan und segelte hart am Winde bis zu 3 Seemeilen Fahrt Ostnordostkurs während der Nacht. »Kronprinz Wilhelm« blieb in unmittelbarer Nähe, ebenso Dampfer »Sierra Cordoba«. Kohlenbestand nur noch 250 Tonnen. Es ist unsichtig, regnet und stürmt bei fallendem Barometer. Für die Nacht sind an Bord der »Union« 2 Offiziere und 16 Mann. Die Funkzeichen von drei englischen Kreuzern sind abends zu hören. Am nächsten Tage sehr schlechtes Wetter, so daß Kohlenübernahme längsseit ausgeschlossen ist. Es werden Überlegungen angestellt und Vorbereitungen getroffen, Kohlen aus geschleppten Schiffen zu nehmen. »Union« macht unter Stagsegeln etwa zwei Seemeilen Fahrt. Beim Gang durch das Schiff sind die leckenden Bunker schlimmer als ich dachte. Mehrere Millimeter breite Leckagen. Schottwände haben sich geworfen, ganze Reihen von Nieten sind glatt abgeschoren. Die Bunker sind ganz leer, trostlos! Nur das angesammelte Leckwasser bildet einen gurgelnden Sumpf mit dem Kohlenrest. Trotzdem ist das Ganze ein Loblied auf deutsche Schiffbauarbeit, die Treue und Gewissenhaftigkeit in Bereitung und Verarbeitung des Materials, die Zuverlässigkeit der Leistung des deutschen Arbeiters, jetzt die Quelle unserer Zuversicht auf weiteres gutes Gelingen."

Das schlechte Wetter nahm dauernd zu, so daß in der folgenden Nacht sowohl der Segler „Union" als der Dampfer „Sierra Cordoba" in einer schweren Bö zeitweilig aus Sicht kamen.

Im Laufe des 5. November flaute der Sturm ab, doch konnten Kohlen immer noch nicht genommen werden. Der Dampfer „Navarra" und zwei englische Kreuzer wurden sehr laut gehört. Vormittags entnahm „Kronprinz Wilhelm" aus dem Funkverkehr der Küstenstation St. Thomé mit dem Dampfer „Principessa Mafalda", daß die beiden Großen Kreuzer „Scharnhorst" und „Gneisenau" einen englischen Kreuzer versenkt und zwei weitere schwer beschädigt haben sollten. Diese beiden wären aber entkommen. Es handelte sich hierbei um eine noch ziemlich unklare Mitteilung über den Sieg bei Coronel. Am gleichen Tage nachmittags funkten un-

gefähr sechs englische Kreuzer zu verschiedenen Zeiten sehr laut, so daß bei den Kohlensorgen und der bedrohlichen Nähe feindlicher Schiffe die Nachricht von dem Kreuzerkampf nicht nachgeprüft wurde. Am 6. konnte der Dampfer „Sierra Cordoba" längsseit kommen und 332 Tonnen Kohlen abgeben. An diesem Tage fuhr Kapitänleutnant Thierfelder auf den Segler „Union", um die Kohlenübernahme zu besprechen. Zum ersten Male, genau ein Vierteljahr nach der Indienststellung des Hilfskreuzers, sah der Kommandant sein Schiff von außen und stellte fest, daß es „noch viel grauer gemalt werden müsse". Wieder wurde der Dampfer „Sierra Cordoba" längsseit genommen und nach Übergabe von 182 Tonnen der erste praktische Versuch gemacht, Kohlen aus dem Segler „Union" überzunehmen. Mit großer Mühe kamen innerhalb von drei Stunden nur 45 Tonnen Kohlen über. Auch am folgenden Tage gelang eine Kohlenübernahme nicht. Zuerst wurde versucht, den Segler in Lee längsseit zu holen. Während der Vorbereitungen kam schnell eine starke Dünung auf. Darauf wurde versucht, aus dem geschleppten Segler zu kohlen. Aber auch dieser Versuch mißlang durchaus. Der Kommandant ließ daher, es war ein Sonntag, wegen der auf allen Seiten ersichtlich werdenden Ermüdung am Nachmittag eine Ruhepause eintreten. Endlich am 9. November konnten mit großen Schwierigkeiten 236 Tonnen Kohlen und Proviant, Mehl, zwei lebende Schweine und lebende Hühner übergenommen werden. In der Nacht trieb „Union" vor zwei Stagsegeln in unmittelbarer Nähe des Hilfskreuzers. Am nächsten Morgen wurde, da bei der starken Dünung jede Kohlenübernahme unmöglich war, „Union" erneut in Schlepp genommen und mit etwa 6 Seemeilen Fahrt gegen die östliche Dünung angedampft. Erst nach weiteren zwei Tagen, am 12., konnte wieder mit der Bekohlung begonnen werden. Es wurden in den nächsten drei Tagen 125, 270 und 300 Tonnen übergenommen. Der Dampfer „Sierra Cordoba" wurde mit den Fremden und Gefangenen nunmehr entlassen und erhielt Befehl, wenn möglich mit dem Dampfer „Navarra" in Verbindung zu treten, damit dieser über „Kronprinz Wilhelm" benachrichtigt würde. Wieder verging eine ganze qualvolle Woche mit der Kohlenübernahme aus dem Segler „Union", während der die Wetterverhältnisse zahlreiche Störungen verursachten. Nachts trieben die Schiffe meist nahe beieinander; die Tagesleistung betrug im Durchschnitt etwa 250 Tonnen Kohlen. Dabei wurden stets englische Kreuzer funktelegraphisch gehört.

Am 21. war das Wetter für Kohlenübernahme zu schlecht. Bei Hellwerden kam die französische Dreimastbark „Anne de Brétagne", 2063 Br. R. T., aus Nantes in Sicht. Das Schiff kam aus Norwegen und sollte Holz nach Australien bringen. 2 Offiziere und 22 Mann der Bark

wurden übergenommen, das Schiff aber vorläufig noch nicht versenkt. Am Nachmittage meldete „Union“, daß das Schiff viel Wasser mache. Inzwischen hatte Staubregen eingesetzt, so daß um 2 Uhr nachmittags „Union“, auf welcher sich zur Zeit sechs Mann des Hilfskreuzers befanden, aus Sicht kam. Erst nach dreistündigem, bangem Suchen wurde „Union“ wiedergefunden. Das Schiff hatte Schlagseite. Es wurde ein Arbeitskommando hinübergeschickt, doch wurde die Schlagseite immer größer. Das Wetter verschlechterte sich noch mehr, und um 8 Uhr abends signalisierte „Union“ zwei Meter Wasser im Raum. Infolgedessen erschien es ausgeschlossen, die Leute die Nacht über an Bord zu lassen. „Kronprinz Wilhelm“ versuchte sich in Luvard von „Union“ zu legen, um den Booten bei der schnell aufkommenden schweren See Schutz zu bieten. „Aber das hohe Schiff treibt zu schnell. Nachdem ein Boot vollgeschlagen ist, gelingt es zwei anderen Booten, in der Dunkelheit an »Union« heranzukommen, und abends um 9 Uhr sind die letzten Leute von »Union« geborgen. — Wir treiben die Nacht über und versuchen, beide Segler in Sicht zu behalten. Dies ist fast unmöglich, denn alle drei Schiffe treiben verschieden. Als der nächste Tag beginnt, sind beide Segler noch da. »Union« hat 45° Schlagseite. Das Wetter ist leider sehr schlecht. Endlich nach 3 Uhr nachmittags ist die Todesstunde der »Union« gekommen, sie holt schwer über, richtet sich nicht mehr auf, liegt einen Augenblick platt auf der Seite, dann kentert sie vollkommen und zeigt für kurze Zeit den Kiel.“

Am 23. November nachmittags gegen 4 Uhr hatte sich das Wetter so weit beruhigt, daß „Anne de Brétagne“ längsseit genommen werden konnte. Der Proviant, das brauchbare Tauwerk, Reservesegel werden in einer knappen Stunde übergenommen. Das Schiff wird zu einer Gefechtsübung benutzt und planmäßig unter Zugrundelegung einer Aufgabe für die Mannschaft beschossen. Das Schiff brennt, jedoch treibt es weiter auf der Holzladung, so daß schließlich Kapitänleutnant Thierfelder sich entschließt, nachdem der ehemalige Führer des „Kronprinz Wilhelm“, Kapitän Grahn, über die Festigkeit des Vorschiffes sichere Angaben gemacht hat, den französischen Segler zu rammen. Aber auch das Rammen, obwohl es sechsmal geschah, führte bei der Holzladung nicht zu dem gewünschten Erfolg, so daß es am 24. wiederholt werden mußte. „Anne de Brétagne“ wurde diesmal mittschiffs gefaßt und mit Äußerster Kraft von „Kronprinz Wilhelm“ geschoben, sie zerbrach aber nicht. Auch eine Arbeitsgruppe, die verschiedene Sprengungen im Vorschiff und in der Takelage durchführte, brachte das Schiff immer noch nicht zum Sinken. Der Kommandant überließ daher die weitere Zerstörung des Wracks dem Sturm und der See und schrieb in sein Tagebuch: „Nie wieder ein Schiff mit Holzladung!“ — Die

nächsten Tage wurden auf „Kronprinz Wilhelm" dazu benutzt, das Schiff erst einmal wieder gründlich zu säubern, instand zu setzen und der Mannschaft etwas Ruhe zu gönnen. Für den Kommandanten war die weitere Führung des Schiffes dadurch erschwert, daß er über die Gesamtlage nicht orientiert war. Zwar wurden zahlreiche Funksprüche aufgefangen, aus denen im allgemeinen zu entnehmen war, daß die Kriegslage für Deutschland nicht ungünstig sei, aber Anrufe nach deutschen Kohlendampfern blieben ohne Erfolg, während andererseits englische Funksprüche, auch von Kreuzern, verschiedentlich abgehört wurden. Es sei bemerkt, daß der deutsche Kreuzer „Karlsruhe" bereits am 4. November infolge einer Innenexplosion gesunken war. Da dies streng geheimgehalten wurde, so hatte „Kronprinz Wilhelm" keinerlei Nachricht hiervon, auch die englischen Kreuzer wußten über den Verbleib der „Karlsruhe" nichts und suchten daher weiter nach diesem Schiff, wodurch auch „Kronprinz Wilhelm" leicht hätte gefunden werden können.

Erst am 3. Dezember vormittags kam wieder ein Dampfer in Sicht, von dem man zunächst nicht ausmachen konnte, welcher Art er war. Es ist ersichtlich, daß „Kronprinz Wilhelm" gerade in dieser Zeit mit äußerster Vorsicht verfahren mußte. Es wurde daher gestoppt und auf größere Entfernung dem unbekannten Dampfer dauernd der Bug zugedreht; der Form und der Schornsteinfarbe nach wurde er als ein holländischer Getreidedampfer angesprochen. Er wurde, da er mit seinem Nordostkurs sicherlich keine Kohlenladung hatte, vorsichtshalber, ohne daß irgendein Signal an ihn gemacht wurde, durchgelassen. Der Kommandant durfte mit Recht annehmen, daß „Kronprinz Wilhelm" nicht erkannt worden sei.

Am folgenden Tage, dem 4. Dezember, kam ein Dampfer achteraus in Sicht mit Kurs nach Fernando Noronha. Das Schiff wurde als der englische Dampfer „Bellevue", 3814 Br. R. T., von Liverpool nach dem La Plata, ausgemacht. Er hatte 1000 Tonnen Stückgut, 1000 Tonnen Bunkerkohle und 2800 Tonnen Kohlenzuladung. Nach Aufbringen und Hinübersetzen eines Prisenkommandos und nach Anbordnahme der 33 Mann starken englischen Besatzung bekam er den Befehl zu folgen. — Inzwischen war im Norden der französische Dampfer „Mont Agel", 4803 Br. R. T., aus Marseille, nach Santos bestimmt, in Sicht gekommen. Da er nur Ballast fuhr, wurden die 35 Mann der Besatzung übergenommen, die Seeventile geöffnet und der Dampfer gerammt.

Es sei hier wieder zur Kennzeichnung der Lage und Stimmung das Kriegstagebuch wörtlich (teilweise gekürzt) angeführt: „Während des Aufbringens der beiden Dampfer wurde der englische Kreuzer »Vindictive« gehört. — Auf einen Funkspruch durch Handelsverkehrsbuch gaben weder

der deutsche Dampfer »Holger«, der in Pernambuco Funkübermittler war, noch der deutsche Dampfer »Otavi«, auf den gerechnet wurde, eine Antwort. — Vier Monate sind wir jetzt Hilfskreuzer. Drei englische Dampfer, ein französischer Dampfer, zwei französische Segler aufgebracht. Die meisten der verbrauchten Kohlen und Vorräte sind den Prisen entnommen. Wie lange wird dies noch so glücklich weitergehen? Ich lasse diesen zweiten Adventssonntag (6. 12.) einen Ruhetag für beide Schiffe, »Kronprinz Wilhelm« und »Bellevue«, sein. Wir überschreiten die Linie nordwärts in 35° 15′ West. Starke Dünung. Leichte See. Nachmittags bringt unser Prisenboot Frischproviant auf den Dampfer »Bellevue« hinüber. Nachts erhöhte Gefechtsbereitschaft. Montag, den 7., einige englische Kreuzer entfernt zu hören. Morgens starke Dünung. Regenschauer. Nur 200 Tonnen in den eigenen Bunkern und 3800 Tonnen Kohlen gekapert bei uns. Wir laufen 8 Seemeilen Fahrt, die sich nach dem Dampfer »Bellevue« richtet. Wann wird das Bild sich günstiger gestalten?“

Am 8. wurde der Dampfer „Bellevue“, trotzdem er bei der Dünung schwer in den Leinen arbeitete, längsseit genommen. Das Kohlennehmen begann um 9 Uhr, und waren bis Mittag nur 20 Tonnen Kohlen übergenommen. „Die Schiffe stoßen heftig aneinander, drei Fender gehen vormittags verloren, ein Davitfuß und der Backbord-Aschejektor wird abgerissen. Achtern ein leichtes Leck. Gegen Abend brist es stark auf, so daß um 6 Uhr nachmittags abgelegt wird. Die Tagesleistung beträgt nur 99 Tonnen Kohlen. Nachts treibend.“

Am nächsten Tage war das Kohlennehmen wegen Seegangs unmöglich. Dagegen konnten am 10. Dezember 410 Tonnen Kohlen übergenommen werden. Inzwischen war es gelungen, mit dem deutschen Dampfer „Otavi“ in Verbindung zu treten. Obwohl der Dampfer sich zur Stelle meldete, war von ihm nichts zu sehen. Der Grund lag wohl zum Teil in außergewöhnlich heftigen Regenböen, denn das Tagebuch verzeichnet: „Wir fangen 70 Tonnen Regenwasser für den Doppelboden und haben alle eingesetzten Decksboote und Deckstanks voll Wasser. — Auch der Dampfer »Bellevue« kam zeitweise aus Sicht und konnte nur durch Setzen von Lichtern wiedergefunden werden. Eine Kohlenübernahme war zunächst nicht möglich, dagegen traf man endlich mit dem Dampfer »Otavi« zusammen, der angeblich 800 Tonnen Frischwasser und auch sonst gute Ausrüstung für uns hat.“ Am gleichen Tage erfuhr der Kommandant die Vernichtung des Kreuzergeschwaders, die er aber der Mannschaft nicht bekanntgab. Während der Nacht trieben die drei Schiffe in der Nähe voneinander. Am folgenden Tage, einem Sonntag, wurden 530 Tonnen Kohlen aus „Bellevue“ übergenommen. Vier englische Kreuzer wurden

gehört, woraus angenommen wurde, daß diese bei Falkland frei geworden waren und sich nunmehr auf die Verkehrslinien verteilten. Da über „Karlsruhe" nichts gehört war, glaubte man, daß dieser Kreuzer sein Tätigkeitsgebiet mehr nach Norden, nach Westindien, verlegt hatte. Erst am 13. konnte der Dampfer „Bellevue" wieder längsseit genommen werden; die Tagesleistung an Kohlenübernahme betrug 530 Tonnen, am folgenden Tage 493 Tonnen. Die Nächte über wurde getrieben.

Bis zum 20. Dezember setzte sich die Kohlenübernahme in ähnlicher Weise wie bisher fort. Die Leistungen schwankten zwischen 500 und 610 Tonnen am Tage, je nach den Wetterverhältnissen. Zeitweilig wurde der Dampfer „Otavi" längsseit genommen, um Ausrüstung zu übernehmen und um gleichzeitig die 96 Fremden an Bord des „Otavi" überzugeben, auch wurden einige Kranke ausgeschifft. An Stelle des erkrankten zweiten Arztes Dr. Arnsperger wurde von „Otavi" der Oberarzt d. Res. Dr. Casper eingestellt, der wertvolle Tropen- und Kriegserfahrungen aus seiner Teilnahme an den Kämpfen in Südwestafrika besaß.

Um zu zeigen, wie außerordentlich menschlich die Kriegführung seitens der Besatzung gewesen ist, sei folgende Episode eingeschaltet: „Beim Hinübergeben des Gepäcks der Fremden fielen drei Kleidersäcke ins Wasser. Nur einer konnte wiedergefischt werden, doch war er zerrissen und durchnäßt. Sein Eigentümer wurde mit 50 Schilling und einem neuen Anzug zufriedengestellt. Die Besitzer der beiden anderen Kleidersäcke, die verlorengingen, obwohl ein Boot zum Suchen in dunkler Nacht drei Stunden lang zu Wasser war, erhielten je 150 Franken und einen neuen Anzug."

Am 21. wurde der Dampfer „Otavi" entlassen, der trotz der wertvollen Ausrüstungsgegenstände, die er gebracht hatte, mehr Umstände machte wie alle bisherigen Hilfsschiffe, weil „kaufmännische Schwierigkeiten in allen Sachen gesucht wurden". Außer dem vorgenannten Arzt wurde noch ein Schiffsoffizier, Graf von Nieczychowski, als Leutnant eingestellt, da zum Besetzen der Prisen bis zu ihrer Versenkung und für die gleichzeitig stets notwendige Beaufsichtigung des schweren Kohlen- und Wachdienstes die vorhandenen Offiziere nicht ausreichten[1]). Erst nachdem alle Fremden von Bord waren, gab der Kommandant die Vernichtung des Kreuzergeschwaders der Mannschaft bekannt.

Auf dem Dampfer „Bellevue" wurde in der Tagebuchkladde der von der englischen Admiralität den Handelsdampfern empfohlene Track auf-

[1]) Graf von Nieczychowski hat nach dem Kriege ein Buch über den Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm" veröffentlicht. Er erweckt hierin den Anschein, als ob er die ganze Fahrt mitgemacht hat. Dies ist nicht der Fall gewesen, das Buch enthält daher zum größten Teil nicht eigene Erlebnisse und zahlreiche Irrtümer.

gefunden. An bestimmten Stellen waren Punkte eingezeichnet. Wenn auch keine Erklärung dabeistand, so wurde doch angenommen, daß dies die Stationen der den Weg bewachenden Kreuzer wären.

Nachdem „Bellevue“ kohlenleer war, wurde das Schiff durch Öffnen der Seeventile am 20. mittags versenkt.

In den nächsten Tagen wurden Funksprüche von den englischen Kriegsschiffen „Canopus“, „Dartmouth“, „Minotaur“, „Highflyer“ gehört. „Die englischen Kreuzer schwatzen dauernd, woran man sehr gut feststellen kann, ob sie näherkommen oder nicht. Wenn sie ruhiger wären oder gar nichts sagen möchten, würde dies für uns sehr viel unheimlicher sein.“ Ein holländischer Dampfer, ein spanischer Dampfer und ein norwegischer Segler wurden nicht angehalten. Es war anzunehmen, daß „Kronprinz Wilhelm“ von diesen nicht erkannt worden war. Erst am 28. Dezember kam ein Dampfer mit südlichem Kurs in Sicht, der ohne Aufforderung die englische Flagge zeigte. Es war dies der englische Dampfer „Hemisphere“, 3486 Br. R. T., aus Liverpool, der glücklicherweise einschließlich seiner Bunkerkohlen 5500 Tonnen Kohlen, nach dem La Plata bestimmt, hatte und keine Funkeinrichtung besaß. 26 Mann der Besatzung wurden auf „Kronprinz Wilhelm“ übergenommen und am nächsten Tage das Kohlennehmen durch Einsacken der Kohlen auf dem Dampfer vorbereitet. Zu dieser Zeit traf vom Admiralstab der Befehl ein: „Es wird »Kronprinz Wilhelm« anheimgegeben, aufzulegen.“ Der Kommandant bemerkt hierzu: „Ein direkter Befehl liegt nicht vor. Ich werde daher nur im Falle der Not davon Gebrauch machen. Der Hilfskreuzer hat sich jetzt gut eingefahren, die Besatzung, zumeist nichtgedientes oder dienstuntaugliches Personal, hat sich in die veränderten Verhältnisse gefunden. Wir sind, man kann es wohl so nennen, lebensfähiger geworden. Wir haben Proviant und zur Zeit viele Kohlen. Wir erleben vermutlich morgen den Beginn des neuen Jahres. Den zum Militärdienst zu alten Leuten werde ich bei nächster Gelegenheit anheimstellen, auszusteigen. Im übrigen erfährt von der Anordnung des Admiralstabs zunächst niemand etwas.“

Nunmehr beginnt am 30. Dezember das Kohlennehmen mit einer durchschnittlichen Tagesleistung von annähernd 600 Tonnen bis zur Höchstleistung von 715 Tonnen. Am 4. Januar schreibt das Tagebuch: „Nach der heutigen Tagesleistung von 580 Tonnen haben wir jetzt 4000 Tonnen Kohlen im Schiff. Auch im Kohlensaal selbst liegt bereits ein großer Haufen.“ Dann aber folgt die Bemerkung, daß in der folgenden Nacht drei englische Kreuzer funktelegraphisch sehr laut arbeiten, so daß ihre Entfernung auf etwa 100 Seemeilen geschätzt wird.

Das Kohlennehmen wurde bis einschließlich 7. Januar fortgesetzt und der Dampfer „Hemisphere" anschließend versenkt. Inzwischen war aber auch der Dampfer „Holger", der bisher Funkübermittler in Pernambuco gewesen war, bei „Kronprinz Wilhelm" eingetroffen. Dieser hatte vor Pernambuco auf Reede gelegen, weil sein Tiefgang angeblich das Einlaufen in den Hafen nicht erlaubte. Die Tätigkeit der Funkübermittlung übernahm der Dampfer „Persia" in Cabedelo bei Parahyba. Diese funktelegraphische Verkehrsmöglichkeit war gleich bei Kriegsausbruch vom Kommandanten S. M. S. „Karlsruhe", Fregattenkapitän Köhler, als dem ältesten Offizier an der ostamerikanischen Küste, für unsere Schiffe eingerichtet worden und hat immer einwandfrei gearbeitet: „Die brasilianischen Behörden lassen keine deutschen Schiffe mehr aus ihren Häfen fahren; englische, französische und neutrale aber fahren mehr als je. Die Küstenstationen nehmen an und geben ab alle chiffrierten Zahlentelegramme der englischen Kriegsschiffe. Es ist vollständig so, als ob wir mit Brasilien im Kriege wären."

Während „Kronprinz Wilhelm" nunmehr mit voller Kohlenladung nach den Verkehrslinien dampfte, blieb der Dampfer „Holger" an einem neuen Treffpunkt mit den 36 Fremden, die bisher auf dem Hilfskreuzer gewesen waren. Am 10. Januar kam ein Dampfer in Sicht, der die englische Flagge erst setzte, nachdem ein blinder Schuß ihm vor den Bug gefeuert worden war. Durch Funkspruch, der mit allen Mitteln gestört wurde, versuchte er militärische Hilfe herbeizurufen. Es handelte sich um den Dampfer „Potaro", 4419 Br. R. T., aus Belfast, unter Ballast nach Buenos Aires. Er war zur Aufnahme von 350 Zwischendeckspassagieren und als Fleischtransportdampfer eingerichtet. Aus ersterem Grunde war er daher gut als Beischiff zu gebrauchen. An Waffen wurden Revolver und viel Munition, alles Dumdumgeschosse, vorgefunden. Die Funkstation von „Potaro" hatte den rotierenden Handelsschiffsfunken, der auf „Kronprinz Wilhelm" bei den erbeuteten verschiedenen Funkstationen noch fehlte. Seine Station war vollständig brauchbar für Geben und Empfangen. In der Gebrauchsseekarte des „Potaro" waren Treffpunkte eingezeichnet, die offenbar die mit den Kreuzern vereinbarten Ansteuerungspunkte darstellten. Nachdem die Mannschaft des „Potaro" gegen 30 Mann und 1 Offizier des „Kronprinz Wilhelm" ausgewechselt war, wurde „Potaro" nach dem Treffpunkt des Dampfers „Holger" entsandt, während „Kronprinz Wilhelm" wegen der Nähe von feindlichen Kriegsschiffen mit erhöhter Gefechtsbereitschaft nach seinem Kreuzerrevier dampfte. Auf diesem Kurs wurde ein Segler, der für „Kronprinz Wilhelm" nicht wertvoll erschien, unbehelligt gelassen.

Am 14. Januar wurde der englische Dampfer „Highland Brae", 7634 Br. R. T., nach Buenos Aires bestimmt, mit Stückgütern, 2100 Tonnen Kohlen, 550 Tonnen Wasser und guten Vorräten, aufgebracht. Er war im allgemeinen wie „Potaro" für Fleischtransport und Passagiere eingerichtet und wurde zunächst mitgenommen. Sehr bald darauf wurde ein englischer Dreimastschoner, „Wilfried M.", 251 Br. R. T., mit getrockneten Fischen nach Bahia unterwegs, gesichtet. Nachdem die 7 Mann starke Besatzung an Bord des „Kronprinz Wilhelm" gebracht worden war, wurde das Schiff durch Rammen vernichtet. Vor Dunkelheit wurden von „Highland Brae" 146 Mann Besatzung einschließlich Passagiere sowie 30 Sack Post an Bord genommen, während 30 Mann der Hilfskreuzerbesatzung auf den „Highland Brae" als Arbeitskommando überstiegen.

Vom 14. Januar bis zum 12. Februar folgt nun eine dauernde Verlegung der Treffpunkte und ein Arbeiten mit den drei Dampfern „Highland Brae", „Potaro" und „Holger" so lange, bis die ersten beiden Dampfer kohlenleer, voll ausgewertet und schließlich versenkt sind und bis „Holger" mit allem überschüssigen Personal und sämtlichen Fremden entlassen wird. Diese drei Schiffe mußten, um Zeit zu sparen, nach Süden marschieren und diesen Marsch der Sicherheit wegen getrennt durchführen, daher waren dauernd neue Treffpunkte zu bestimmen. Dies war für den Kommandanten des „Kronprinz Wilhelm" eine sorgenvolle Zeit. Es erscheint daher erforderlich, diesen unruhigen Monat, der ein „Jonglieren mit drei Bällen" unter schwierigen Verhältnissen darstellt, wenigstens in großen Zügen zu schildern. Den beiden Dampfern „Holger" und „Potaro" wurde zunächst je ein Treffpunkt gegeben, an welchem sich „Kronprinz Wilhelm" am 16. Januar zuerst mit dem Dampfer „Holger" vereinigte. „Holger" wurde längsseit genommen, um Proviant, Ausrüstungsgegenstände usw. überzunehmen und gleichzeitig die Vorbereitungen für die Unterbringung von 221 Fremden von den gekaperten Dampfern zu treffen. In der folgenden Nacht fuhr der Hilfskreuzer, begleitet von den Dampfern „Holger" und „Highland Brae", nach dem Ort, wo der Dampfer „Potaro" liegen sollte, aber erst am 19. nachmittags fand das Zusammentreffen mit „Potaro" statt. Die Zwischenzeit wurde benutzt, um den Austausch zahlreicher Inventarien und den Einbau von Unterkunftsräumen auf dem Dampfer „Holger" mit Hilfe des Dampfers „Highland Brae" durchzuführen. Dann wurde der Dampfer „Holger" nach einem neuen Treffpunkt entlassen, und es begann die Kohlenübernahme aus dem Dampfer „Highland Brae". Gleichzeitig wurden Frischwasser, Proviant und viele Kisten mit Brunnenwasser in Flaschen an Bord genommen. Die Kohlenübernahme dauerte mit einer durchschnittlichen Tagesleistung von ungefähr 200 Tonnen zunächst

bis zum 22. Januar. Nachts wurde immer abgelegt und mit geringer Fahrt in südlicher Richtung gesteuert. In den folgenden Tagen wurden auf beiden Schiffen Kohlen getrimmt und alles auf „Highland Brae" für weitere Kohlenübernahme vorbereitet. Wegen der Wetterverhältnisse erhielten die Dampfer „Potaro" und „Holger" verschiedentlich wechselnde Treffpunkte zugewiesen. Erst am 29. war es möglich, den Dampfer „Highland Brae" wieder längsseit zu nehmen und 289 Tonnen Kohlen auf den Hilfskreuzer zu schaffen. An diesem Tage war auch das Zusammentreffen mit dem Dampfer „Potaro" erfolgt. Endlich am 30. Januar, nachdem insgesamt 1210 Tonnen Kohlen aus dem „Highland Brae" übergenommen waren, wurde dieser durch Öffnen der Ventile versenkt.

Die Schwierigkeiten, irgendwelche Funksprüche an die Etappe Brasilien oder Argentinien durchzubekommen, wurden immer größer. Infolge englischen Drucks nahm Brasilien nur noch Funksprüche in offener portugiesischer Sprache an. Es gelang aber doch trotz dieser Erschwerung, wenigstens einen wichtigen Funkspruch in dieser Weise mit Hilfe einer erbeuteten Handelsfunkstation und unter Decknamen des schwedischen Dampfers „Australic" durchzubekommen. Der Inhalt dieses Funkspruches war die Mitteilung an die Etappen und Vertrauensmänner, daß „Kronprinz Wilhelm" seine Stellung in der Nähe des Äquators verlassen habe und seine Tätigkeit mehr nach Süden verlegen würde. Der Dampfer „Potaro" war zur Kohlenvorbereitung nach einem neuen Treffpunkt entsandt worden, kam am 3. Februar vormittags in Sicht und konnte gleich längsseit genommen werden. Die Tagesleistung der Kohlenübernahme betrug 239 Tonnen. Als nachmittags ein großer Segler in Sicht kam, wurde losgeworfen, dem Dampfer „Potaro" ein neuer Treffpunkt gegeben und der Segler, die norwegische Viermastbark „Semantha", 2280 Br. R. T., mit 3000 Tonnen Weizen nach England bestimmt, aufgebracht. Da die Ladung ohne Verlust des Schiffes nicht eingezogen werden konnte, die Nähe feindlicher Streitkräfte sicher festgestellt war, so durfte gemäß Prisenordnung das Schiff vernichtet werden. Seine Besatzung, 22 Mann, wurde an Bord genommen und das Schiff durch 15 Schuß versenkt. In der Nacht waren wieder Funksprüche englischer Kriegsschiffe zu hören.

Am folgenden Tage, dem 4., traf „Kronprinz Wilhelm" wieder mit „Potaro" zusammen. Er konnte längsseit genommen werden und bis zum Abend 210 Tonnen Kohlen an den Hilfskreuzer abgeben; nachts trieben beide Schiffe.

An diesem und dem nächsten Tage ist ein interessanter Funkverkehr im Kriegstagebuch verzeichnet, der hier im Wortlaut mit den Bemerkungen des Kommandanten nach dem Kriegstagebuch wiedergegeben wird:

„Es glückte die vollständige Aufnahme eines Signals von Cabedelo nach dem Handelsverkehrsbuch: Buenos Aires telegraphiert: »Araguaya« ist am 30. 1. abgefahren. An Bord sind Ehepaar Caillaux. Wichtiges Dokument der französisch-englischen Gesandtschaft, dessen Abfangen notwendig sei. — Auch der Kapitän des Dampfers habe wichtige Dokumente. — Um Mitternacht zum 5. sendet Cap Sant Thomé einen Funkspruch an uns unter Decknamen des schwedischen Dampfers »Australic«, unter dem wir vorher unser Telegramm in portugiesischer Sprache nach Pernambuco durchbekommen hatten. Dieser Funkspruch bestand aus 72 portugiesischen Worten aus Pernambuco. Die Entzifferung ergibt dieselbe Dokumentengeschichte des Ehepaares Caillaux auf Dampfer »Araguaya«. Der englische Kreuzer »Vindictive« rief in der letzten Nacht einen Dampfer AAAA an, womit vermutlich ebenfalls der kostbare Dokumentendampfer »Araguaya« gemeint worden ist. Dieser kann, wenn er am 30. 1. aus Buenos Aires abgefahren ist, etwa unsere Breite passiert haben und bei den Abrolhosinseln sein, wo aber englische Kreuzer liegen. Mit 243 Fremden an Bord kann ich mich auf ein Greifen nicht einlassen. Wenn der Dampfer so wichtig ist, wie die Funksprüche vermuten lassen, wird er auch eine entsprechende Kreuzersicherung haben. Zu dem Zwecke versuche ich, an S. M. S. »Karlsruhe« (deren Untergang auf »Kronprinz Wilhelm« auch jetzt noch nicht bekannt war) die vermuteten Ansteuerungspunkte der Dampfer aus der »Potaro«-Karte und unseren Erfahrungen mitzuteilen."

Nachdem insgesamt von „Potaro" 900 Tonnen Kohlen übergenommen waren und „Kronprinz Wilhelm" wieder 3400 Tonnen in den Bunkern hatte, wurde „Potaro" durch Öffnen der Seeventile am 6. Februar versenkt.

An dem Tage, an dem die Besatzung des „Kronprinz Wilhelm" auf eine halbjährige Tätigkeit auf dem Hilfskreuzer zurückblicken konnte, wurde ein freier Tag eingelegt, der gleichzeitig als Nachfeier für Kaisers Geburtstag ausgenutzt wurde, weil am 27. Januar Kohlen genommen worden waren. Den „alten Leuten", die nicht mehr dienstpflichtig waren, ließ der Kommandant bekanntgeben, daß mit dem Dampfer „Holger" eine Gelegenheit zur Ausschiffung für sie sei, daß der Hilfskreuzer aber bis zum Äußersten weiterfahren würde. — Ein italienischer Segler wurde gesichtet und nicht angehalten. — Mit südsüdwestlichem Kurse wurde nach dem Treffpunkt des Dampfers „Holger" vor der La Plata-Mündung gedampft. Mit Rücksicht auf die in der Nähe befindlichen englischen Kreuzer mußte mit Funksprüchen ganz besonders vorsichtig verfahren werden. Am 10. nachmittags traf „Kronprinz Wilhelm" mit Dampfer „Holger" zusammen, doch war das Wetter so schlecht, starker Südweststurm mit heftigen Regenböen, dazu viel kämmende See und lange Dünung, daß „Holger" erst am 12. Februar vor-

mittags längsseit genommen werden konnte. Die Schiffe arbeiteten zeitweilig noch sehr heftig aneinander. Um 2 Uhr nachmittags verabschiedete Kapitänleutnant Thierfelder den Transport der alten dienstentlassenen Leute, anschließend gingen sämtliche Fremden auf „Holger" hinüber, und dieser wurde entlassen. An Bord des „Holger" waren 41 Mann Schiffsmannschaft, 73 Mann Transport entlassener Leute, 243 Fremde, insgesamt 357 Köpfe. Er traf wohlbehalten am 20. Februar in Buenos Aires ein.

Bis zum 22. wurde mit geringer Fahrt auf verschiedenen Kursen gekreuzt, und da nichts in Sicht kam, konnte eine große Anzahl notwendiger Arbeiten an Bord erledigt werden. An allen Tagen wurden zahlreiche Funksprüche von englischen Kreuzern, aber auch von Landstationen, gehört. Aus allem war zu entnehmen, daß mit der Anwesenheit eines deutschen bewaffneten Schiffes, „Karlsruhe" oder „Kronprinz Wilhelm", gerechnet wurde.

Über die Bekleidung der Mannschaft findet sich in dieser Zeit folgende Angabe: „Der Anzug ist bereits einigermaßen gleichmäßig, weiße Mützen, selbstgeschneidert aus Stoff vom Dampfer »Bellevue«, Marinetroyer und Drillichhose, von »Sierra Cordoba« empfangen, alle Leute Strümpfe von verschiedenen Dampfern und Schuhe und Stiefel aus den »Highland Brae«-Beständen. Von diesen haben wir sehr guten Marinesergestoff in großen Ballen übergenommen, so daß die ganze Mannschaft einen blauen Anzug davon erhalten wird. Außerdem gestreiften Baumwollstoff für Arbeitsanzüge in genügender Menge." An Bord war inzwischen von den Mechanikern aus Teilen, die auf dem Dampfer „Highland Brae" gefunden waren, ein Kinematograph hergestellt worden. In derselben Dampferladung fanden sich auch Filme, die zu schauerlicher Propaganda gegen die barbarischen Deutschen in Südamerika bestimmt waren.

Am 22. Februar nachmittags kam ein Dampfer in Sicht, der in der Abenddämmerung aufgebracht wurde. Es war der Engländer „Chasehill", 4583 Br. R. T., aus London, mit 4590 Tonnen Kohlen. Die englische Besatzung von 43 Köpfen wurde an Bord genommen und ein Vorbereitungskommando auf den Dampfer übergesetzt. In der Nacht, die nun folgte, verdichteten sich die Funksprüche derartig, daß der Kommandant des „Kronprinz Wilhelm" annahm, daß „Karlsruhe" oder „Dresden" oder ein anderes deutsches Kriegsschiff oder Hilfskriegsschiff in der Nähe sei, und daß englische Kreuzer nach ihnen suchten. Es ist leider nicht genau festzustellen, wie „Kronprinz Wilhelm" durch den Feind verfolgt und eingekreist worden ist, denn das englische Geschichtswerk schweigt sich wohl absichtlich über den mißlungenen Versuch, den deutschen Hilfskreuzer zu fassen, vollständig aus, ein Beweis, daß ein planmäßiges Zusammenarbeiten nicht stattgefunden

hat. Allerdings war den Engländern zu dieser Zeit immer noch nicht der Untergang der „Karlsruhe" genau bekannt.

Am Morgen des 23. kam ein großer Dampfer mit zwei Schornsteinen achteraus in Sicht; der am Abend vorher gekaperte Dampfer „Chasehill" erhielt Befehl, zu warten, während „Kronprinz Wilhelm" auf den neuen Dampfer zuhielt. Dieser fuhr seinen Kurs weiter, hatte deutlich erkennbare Funkeinrichtung, benutzte sie aber nicht. „Als wir noch etwa 3 Seemeilen entfernt sind, dreht er ab, zeigt seine französische Flagge, stoppt nach einem Schuß vor seinen Bug sofort und heult zum Zeichen seines Nachgebens mit der Sirene. Dann wirft er drei größere Pakete über Bord, welche unsere Prisenboote zu fischen versuchen. Zwei versinken, eines wird gefischt. Das gefischte Paket enthält eine dicke Ledertasche mit Rekrutenpapieren und eine gedruckte Wirtschaftsübersicht in vielen Exemplaren. Es handelt sich um den französischen Dampfer »Guadeloupe«, 6600 Br. R. T., Heimathafen Le Havre, der auf dem Wege von Montevideo—Rio nach Dakar—Lissabon—Bordeaux ist. Es befinden sich 326 Personen, davon die Hälfte Passagiere, an Bord. Am Nachmittag wurde »Guadeloupe« längsseit genommen und sämtliche Fremden mit ihrem Gepäck und 120 Sack Post auf den Hilfskreuzer gebracht. »Guadeloupe« hat außerordentlich viel Konterbande an Bord. Die ganzen Laderäume sind vollgepackt mit Ballen grauen Militärtuches und wundervollem Leder für Stiefel. Auch eine Menge fertiger schwerer Militärstiefel. Alles für die französische Regierung."

Alles, was gebraucht werden konnte, wurde so schnell wie möglich übergenommen, da der Dampfer „Guadeloupe" beim Längsseitliegen leck geschlagen war und starke Schlagseite bekommen hatte. Die Rettungsboote des Dampfers waren nach dem Dampfer „Chasehill" gebracht worden, wo sie später zur Sicherheit der vielen Fremden dienen sollten. Nach dem Ablegen wurden die Ventile geöffnet und „Guadeloupe" am 24. versenkt.

Nun wurde hinter dem Dampfer „Chasehill" nach Norden gefahren, um bei günstiger Gelegenheit zu kohlen. Nachdem alles durch die übergesetzten Leute zum Kohlen vorbereitet war, konnte erst am 27. Februar morgens, weil an den Tagen vorher noch harter Passat geweht und viel Dünung gestanden hatte, der Dampfer „Chasehill" längsseit genommen werden. Die Wetterverhältnisse erlaubten es, daß nunmehr ununterbrochen bis zum 6. März mit einer Durchschnittsleistung von 447 Tonnen täglich aus dem Dampfer „Chasehill" insgesamt 3579 Tonnen Kohlen übergenommen werden konnten. In den Nächten wurde getrieben. Wieder wurden in dieser Zeit sehr viele Funksprüche, auch von englischen Kriegsschiffen, beobachtet. Der Dampfer „Chasehill" erhielt Befehl, einen be-

ſtimmten Kurs zu ſteuern, während „Kronprinz Wilhelm" bis zum 9. ſelbſtändig kreuzte. An dieſem Tage wurde an einem vorher bezeichneten Treffpunkte beim Dampfer „Chaſehill" längsſeit gegangen und bis zum Dunkelwerden ſämtliche Fremden mit ihrem Gepäck auf dem Dampfer untergebracht. Dann wurde „Chaſehill", der ſpäteſtens in drei Tagen in Pernambuco eintreffen mußte, entlaſſen. Er kam bereits in zwei Tagen an dem Beſtimmungsort an.

Aus den Funkſprüchen der nächſten Tage war zu entnehmen, daß eine bedeutende Fleiſchausfuhr von Südamerika nach England und Frankreich gehen ſollte, und daß auf dieſen Dampfern gleichzeitig Reſerviſten befördert würden, während die deutſchen Dampfer in den Häfen feſtgehalten wurden. Die Beſtellung eines deutſchen Hilfsſchiffes nach dem Äquator auf 33° Weſtlänge war nach der Station Cabedelo durchgekommen, auch ſchien nach der Antwort das Weitere von dort veranlaßt zu ſein.

Am 10. März, kurz vor Dunkelwerden, kam ein Dampfer in Sicht. Es war der Belgier „Anvers", von Montevideo nach Rotterdam beſtimmt. Die Ladung beſtand aus Mais, Kleie und Mehl von einer deutſchen Firma an ein neutrales Haus in Rotterdam. Aus dieſem Grunde wurde er, obwohl er ein feindliches Schiff war, entlaſſen. Es iſt erſtaunlich, daß, als dem Feinde durch Dampfer „Chaſehill" ſichere Kunde über „Kronprinz Wilhelm" zugegangen ſein mußte, es trotzdem nicht gelang, den deutſchen Hilfskreuzer zu finden.

Am folgenden Tage gelangte ein Funkſpruch von Cabedelo durch, daß das Auflegen des „Kronprinz Wilhelm" anheimgeſtellt würde, falls Kreuzerkrieg nicht weitergeführt werden könne.

Gleichzeitig kam die Mitteilung, daß dem Hilfskreuzer hundert Eiſerne Kreuze II. Klaſſe verliehen ſeien. Der Kommandant bemerkt hierzu: „Das größere Verdienſt haben die alten Leute, die nun ſchon vor einem Monat mit dem Dampfer »Holger« von Bord gegangen ſind, gehabt. Sie unterſtehen nicht mehr dem Kommando. Den meiſten aber iſt in das Seemannsbuch geſchrieben worden, daß ſie zur Auszeichnung vorgeſchlagen ſind. Sie haben es daher ſchriftlich, auch wenn vielleicht ſpäter nicht mündlich für ſie eingetreten werden kann. Die hundert Eiſernen Kreuze werden daher an die derzeitige Beſatzung verteilt, obwohl mindeſtens ein gutes Drittel den entlaſſenen Leuten zufallen müßte."

Was die Heimreiſe oder das Auflegen anbetrifft, ſo ſchreibt der Kommandant in ſeinem Tagebuch: „Vorläufig haben wir Kohlen und Proviant, wollen in der Mallung Waſſer fangen und Keſſel überholen, danach erneut Kohlen und Proviant aus Hilfsdampfern oder gekaperten Schiffen ergänzen. — Neben den lecken Keſſeln iſt es der Geſundheitszuſtand,

der bisher vorzüglich war, aber wegen längeren Tropenaufenthalts, dauernd ohne Land auch nur zu sehen, eine weitere Kreuzerkriegführung in der gewohnten Weise nicht ohne Sorge für die Mannschaft durchführbar erscheinen läßt. Zum Auflegen des Schiffes würde ich mich letzten Endes entschließen, wenn Kohlen, Wasser und Proviant versagen oder wenn eine epidemische Tropenkrankheit bei der gezwungenermaßen einseitigen Ernährung die körperliche Leistungsfähigkeit der Besatzung stark beeinträchtigt. Eine Rücksprache, die ich mit dem in Tropenfragen bewährten Arzt, Herrn Dr. Casper hatte, hat mir solche Möglichkeit deutlich vor Augen geführt.“

„Kronprinz Wilhelm“ kreuzte nun mit langsamer Fahrt auf verschiedenen Kursen und stand mit Cabedelo in loser funktelegraphischer Verbindung. Am 21. März wurde bekannt, daß der Hilfsdampfer „Macedonia“, der scheinbar keine Funkeinrichtung hatte, am 15. März aus Las Palmas nach dem Treffpunkt auf dem Äquator ausgelaufen sei. Aus den aufgefangenen Zeitungsmeldungen, die, wie sich aber erst viel später ergab, den Ereignissen vorgriffen, ging jedoch hervor, daß der Hilfsdampfer „Macedonia“ bereits gekapert sei.

Am 22. März wurden auf den neutralen Dampferwegen zwei Dampfer zu verschiedenen Zeiten gesichtet. Der eine hatte einen gelben Schornstein mit dunklem Ring; er erschien als ein neutraler, ihm wurde sicherheitshalber der Bug zugedreht, dann aber rückwärts von ihm abgelaufen. Der andere Dampfer fuhr mit gesetzten Lichtern und wurde nicht weiter beachtet.

Am 23. März wurde der italienische Dampfer „Italia“, aus Genua, von Palermo nach Buenos Aires, angetroffen und unbehelligt durchgelassen. Am folgenden Tage kam der englische Dampfer „Tamar“, 3207 Br. R. T., von Santos nach Le Havre, in Sicht. Er hatte 68 157 Sack Kaffee an Bord. Nachdem die Besatzung, 33 Mann, an Bord genommen war, wurden die Seeventile geöffnet und außerdem noch sechs Schuß auf ihn abgegeben, um das Sinken zu beschleunigen. „Kronprinz Wilhelm“ blieb in erhöhter Gefechtsbereitschaft, weil bereits an den vorhergehenden Tagen und auch in dieser Nacht zwei englische Kreuzer funktelegraphisch in nicht allzu großem Abstande gehört wurden. Auch Cabedelo funkte, daß der feindliche Hilfskreuzer „Celtic“ ausgelaufen sei und ein deutscher Hilfsdampfer zurückgehalten werde.

Am 25. vormittags wurde wieder ein italienischer Dampfer, „Ascaro“, mit Getreide nach Italien bestimmt, gesichtet, kontrolliert und durchgelassen. In den folgenden Tagen wurden die norwegische Dreimastbark „Grazia“ und der italienische Dampfer „Fede“ passiert. Am Abend des 27. nach

Anbruch der Dunkelheit kam ein Dampfer mit gesetzten Lichtern in Sicht. Beim Längsseitgehen wurde er als der englische Dampfer „Coleby", 3824 Br. R. T., mit Weizen vom La Plata kommend, festgestellt. Nachdem die Besatzung, 28 Mann, an Bord genommen war, wurde das Schiff durch Öffnen der Seeventile und durch sechs Schuß in die Wasserlinie versenkt. Es war die letzte Prise des Hilfskreuzers „Kronprinz Wilhelm"; sie sank am 28. morgens auf 1° 18′ Süd, 30° 33′ West.

Anschließend fuhr „Kronprinz Wilhelm" nach dem Treffpunkt auf dem Äquator, der auf 33° 0′ West festgelegt war. Die Geschwindigkeit wurde so gewählt, daß der Hilfskreuzer um 8 Uhr abends dort hätte eintreffen müssen. „Vielleicht ist der Dampfer »Macedonia« auch dort, trotz einer Zeitungsmeldung über New York, daß das Schiff gekapert sei. Wieder wurden englische Kreuzer mit verschiedenen Lautstärken gehört. Um 6 Uhr 45 Minuten nachmittags wird ein Dampfer voraus in Sicht gemeldet. Wir sind nicht mehr ganz 20 Seemeilen vom Treffpunkt entfernt. — Ich eile in den Mastkorb und weiter in den höheren Nebelkorb hinauf. Vor uns im Westen ist der Horizont noch rot gefärbt nach kurz vorhergegangenem Sonnenuntergang. Es heben sich im Doppelglas vom Horizont scharf drei Schiffe ab, ganz links ein englischer Kreuzer mit drei Schornsteinen, in der Mitte ein Schiff mit Kriegsschiffsschattenriß, rechts ein typischer Handelsdampfer. Hinter uns strahlt bereits der Mond. Ich gebe sofort Befehl herunter und bleibe selbst oben im Mast, um etwaige Bewegungen der Gegner zu überwachen. Ein uns freundlich Gesinnter kann wohl in dieser Aufmachung nicht ausgerechnetermaßen am Treffpunkt liegen. Doch rührt sich auf der Gegenseite nichts. Die Dwarslage der Schiffe zu unserer Fahrtrichtung oder die bestehenden Abstände der drei Schiffe bleiben die gleichen, keine Rauchwolke zeigt das Hochbringen von Dampf an, kein Scheinwerfer durchbricht die Dämmerung. Sie haben uns gegen das Mondlicht nicht gesehen. Wir fahren zunächst rückwärts ab, drehen dann nach Steuerbordseite auf Gegenkurs und fahren mit äußerster Kraft in die Dunkelheit hinein. Das Maschinenpersonal wird für diese Nacht durch 30 Mann verstärkt."

Später hat Kapitänleutnant Thierfelder nachstehenden Brief des Kapitäns des deutschen Dampfers „Macedonia", den dieser aus englischer Gefangenschaft in Gibraltar an die deutsche Botschaft in Washington geschrieben hatte, erhalten:

„Hierdurch teile ich Ihnen mit, daß ich mit dem Dampfer »Macedonia« den Hafen von Las Palmas am 15. März mit der Order verließ, unseren Kriegsschiffen und Hilfskriegsschiffen Kohlen und Proviant zuzuführen. Die Reise machte ich bis zum 27. März morgens ohne Störung. Mittags des-

selben Tages sichtete ich zwei Kriegsschiffe, von denen eins die »Macedonia« ganz sicher gesehen haben mußte. Da ich nur noch einige Seemeilen von meinem Treffpunkt entfernt war, außerdem an diesem Tage den »Kronprinz Wilhelm« treffen sollte, so nahm ich an, daß entweder der Treffpunkt verraten war oder die Kriegsschiffe zur brasilianischen Marine gehörten. — Die beiden Kriegsschiffe hatten Kurs nach Westen. Wären es Engländer gewesen, so wollten sie nur sehen, wohin ich dampfte. Denn sie waren sicher unterrichtet, daß ich dort sei. Ich blieb auf meinem Kurs nach Südost und drehte gegen Morgen des 28. auf Gegenkurs und zurück, um auf meinen Treffpunkt zu gelangen. Mittags war ich dort. Kurz nachdem wurde mir im Osten das Insichtkommen eines Kriegsschiffes, welches direkt auf uns zu hielt, gemeldet. Weil ich genau auf dem Treffpunkt war, nahm ich an, daß es S. M. S. »Karlsruhe« sei. Als der Kreuzer nicht mehr weit von uns ab war, erkannten wir ihn als Engländer. In der Annahme, daß unser Hilfskreuzer ganz in unserer Nähe sein mußte und über die Anwesenheit der englischen Kreuzer nicht unterrichtet sei, ließ ich die »Macedonia« nicht sinken. Die beiden Kreuzer wollte ich so lange wie möglich an dem Ort festhalten, damit »Kronprinz Wilhelm« Gelegenheit hatte, einen größeren Vorsprung zu gewinnen. Ich verbrannte alle Geheimsachen, Briefe für »Kronprinz Wilhelm«, Schiffs- und Maschinenjournal. Um 1 Uhr mittags wurde »Macedonia« genommen und hielt beide Schiffe, weil sie »Macedonia« zu besetzen hatten, bis Sonnenuntergang fest. Die Besatzung wurde auf die Kreuzer »Gloucester« und »Liverpool« verteilt. Gegen 7 Uhr nachmittags wurde die Reise fortgesetzt und »Kronprinz Wilhelm« nun mit Hilfe der »Macedonia« weiter gesucht, und zwar auf dem Äquator und südlich davon bis zum 12. April. An diesem Tage erfuhren wir, daß »Kronprinz Wilhelm« in Newport News eingelaufen sei. — Am 12. April ankerten alle Schiffe bei Rocas-Insel, wo außer der »Gloucester« und »Liverpool« die Kreuzer »Sydney«, »Glasgow«, »Melbourne«, »Vindictive« und zwei Hilfskreuzer lagen. Alle waren auf der Suche nach »Karlsruhe« und »Kronprinz Wilhelm« gewesen. . .

gez.: Kuenstler,
Kapitän der Hamburg-Amerika-Linie.“

Das Verhalten des Kapitäns Kuenstler, der durch seine Umsicht und sein Geschick die beiden englischen Kreuzer einen ganzen Tag festhielt, um „Kronprinz Wilhelm“ zu entlasten, entsprach der Lage und verdient volle Anerkennung.

Die Besetzung des Treffpunktes durch den Feind sah der Kommandant des „Kronprinz Wilhelm" als sicheres Zeichen an, daß Verrat im Spiele war, daß sein funktelegraphischer Verkehr nicht mehr geheimgehalten werden konnte und daß das Tätigkeitsfeld gewechselt werden müsse. Da die englischen Zeitungen, die auf „Tamar" und „Coleby" erbeutet waren, ergeben hatten, daß „Kronprinz Wilhelm" gesucht wurde, so wurde überlegt, auf der Verkehrsstraße von und nach Westindien zu kreuzen und dabei Kohlen zu ergänzen. Der Kohlenvorrat am 28. März betrug ungefähr nur noch 1000 Tonnen. Hiermit konnte bei äußerster Sparsamkeit gerade noch Newport News erreicht werden, falls man keine Kohlen kaperte.

In den nächsten Tagen wurden zeitweilig bis zu vier englische Kreuzer gehört. Zunächst wurde das Schiff in der Wasserlinie geschrapt und zu diesem Zwecke um 10° gekrängt. Dann wurde mit 10 Seemeilen Fahrt, aber Dampf in allen Kesseln, nordwärts gedampft und nachts erhöhte Gefechtsbereitschaft beibehalten.

Am 3. April wurde die gesamte Besatzung ärztlich untersucht, weil bereits ein Teil der Mannschaft erkrankt war und der Proviant auf die Neige ging. Wenn auch die Ansicht der Ärzte dahin ging, daß ein baldiges Anlaufen eines Hafens zur Erholung der „total erschöpften Mannschaft", wie dies die plötzliche große Zahl der Kranken zeige, notwendig sei, so war der Entschluß des Kommandanten doch noch von anderen Dingen abhängig. Er schreibt hierüber:

„Wir haben unterwegs zum Besetzen der gekaperten Prisen mehrfach mehrere Wochen lang bis zu 150 Mann von unserer eigenen Besatzung abgegeben und sind mit dem Zweidrittelrest an Bord des Hilfskreuzers auch weitergefahren. Das Schiff war also darauf eingespielt, mit so reduzierter Besatzung zu fahren. Aber selbst, wenn die Hälfte der Besatzung erkrankt wäre, würde »Kronprinz Wilhelm« weitergefahren und in natürlich eingeschränktem Maße aktionsfähig gewesen sein. Denn es war Krieg, und wir fuhren vor dem Feinde, wo alles einzusetzen war. Damals unterwegs alleinfahrend als deutsches Kriegsschiff, waren wir so in unserem Denken eingestellt.

„Zum Einlaufen in den Hafen zwangen andere Umstände: Das Schiff leckte wie ein Sieb, konnte von uns, denen die Leckagen genau bekannt waren, allerdings noch weitergefahren werden. Die Kessel leckten. Wir hatten keine Kohlen mehr, kein Frischwasser, keinen Proviant, und zu allen diesen Umständen kam dann noch das Auftreten der Beri-Beri-Krankheit hinzu.

„Nicht durch diese Krankheit, sondern durch den Mangel an allem, was zum Weiterfahren gehört, wurde der Hilfskreuzer gezwungen, einzulaufen bzw. ich als Kommandant bewogen, mich dazu zu entschließen."

Es ist hier wohl am Platze, nachdem bisher immer nur die Schwierigkeiten, die dem Hilfskreuzer in der Kohlenversorgung erwuchsen, erkennbar geworden sind, auch über die Proviantverhältnisse an Bord dieses Hilfskreuzers, der am 6. April acht Monate ununterbrochen, ohne Land gesehen zu haben, mit einer Durchschnittsbesatzung von 450 Mann fuhr, zu berichten.

Der Generalstabsarzt der Marine hat nach dem Kriege aus medizinisch-wissenschaftlichen Gründen eine Reihe von Fragen an den Kommandanten gestellt, und diese Fragen nebst ihrer Beantwortung sollen im Auszuge hier wiedergegeben werden, weil sie über den Gesundheitszustand und die Ernährung auf „Kronprinz Wilhelm" das beste Bild ergeben:

„Frage 1. — Art der Proviantausrüstung in der Heimat?

Antwort: Der Dampfer »Kronprinz Wilhelm« hatte die Proviantausrüstung an Bord, mit welcher er am 3. August 1914 von New York aus für die Heimreise nach Bremen versorgt war. Für die Kriegsfahrt konnte wegen der Geheimhaltung keine nennenswerte Bereicherung des Proviants stattfinden. Der vorhandene Proviant war immerhin als ausreichend für etwa vier Wochen anzusehen, da die zu verpflegenden Passagiere nicht an Bord waren. — Dieses Mehr an Verpflegung kam also der Besatzung für die Kriegsfahrt zugute.

Frage 2. — Konnte viel Frischgemüse mitgenommen werden?

Antwort: Viel Frischgemüse war naturgemäß nicht an Bord für eine Besatzung von 500 Mann, da nur mit der Überfahrt von sechs Tagen New York—Bremen gerechnet wurde.

Frage 3. — Wann machten sich die ersten Verpflegungsschwierigkeiten bemerkbar und worin bestanden dieselben?

Antwort: Verpflegungsschwierigkeiten begannen erst, als die Abwechslung der gereichten Kost nicht mehr genügte. Denn der Menge nach war bis zum Schluß genügend Proviant an Bord vorhanden. Sie bestand dann allerdings nur noch aus Mehl und Corned Beef.

Frage 4. — Wann traten die ersten Erscheinungen der Beri-Beri-Krankheit auf?

Antwort: Vereinzelte Fälle dieser Krankheit sind etwa Mitte März 1915 zuerst beobachtet worden. In bezug auf meine Überlegungen, betr. das Anlaufen eines Hafens, hatte ich bereits am 11. März folgende Eintragung in das Tagebuch gemacht: »Zum Auflegen des Schiffes würde ich mich nur allerletzten Endes entschließen, wenn Kohlen, Wasser, Proviant

oder alles drei versagt, oder wenn eine epidemische Tropenkrankheit bei gezwungenermaßen einseitiger Ernährung die körperliche Leistungsfähigkeit der Besatzung stark beeinträchtigt. Eine längere Rücksprache, die ich mit dem in Tropenfragen bewährten Arzt, Herrn Dr. med. Casper, hatte, hat mir solche Möglichkeit deutlich vor Augen geführt.«

Am 5. April waren 50 Leute erkrankt. Wenn auch diese Zahl sehr hoch ist, so konnte doch von einem Anlaufen eines Hafens mit 400 Mann Besatzung zunächst nicht die Rede sein. Beim Einlaufen in den Hafen von Newport News am 11. April waren 86 Personen an Beri-Beri erkrankt. Im Laufe der nächsten 14 Tage wurde die Höchstzahl von 125 Kranken erreicht, die am 25. Juni bis auf zwei Fälle genesen waren. — Sofort nach dem Einlaufen in den nordamerikanischen Hafen wurde viel frisches Gemüse und für jeden Mann der Besatzung u. a. Biergenuß verordnet. Daß die Zahl der Kranken trotzdem zunächst anwuchs, ist wohl sicher darauf zurückzuführen, daß viele bis zuletzt ihre Pflicht treu erfüllt haben, auch wenn es ihnen bereits schwer wurde, und nun zusammenbrachen, als dieses Muß fortfiel.

Frage und Antwort 5 beziehen sich nur auf Schilderungen der Krankheitserscheinungen bei den einzelnen Leuten.

Frage 6. — War es möglich, unterwegs aus Beuteschiffen den Proviant überhaupt, den Frischproviant, insbesondere frisches Gemüse, in einigermaßen ausreichender Menge zu ergänzen?

Antwort: Von den aufgebrachten Schiffen wurde jede Art Proviant übernommen, für die eigene Besatzung und für die Verpflegung der Fremden, die von den aufgebrachten Schiffen zu uns an Bord genommen wurden. Diese wurden stets ebenso verpflegt wie die eigene Besatzung. Das riß natürlich immer ein großes Loch in die sonstige Verpflegung. Wir sind teilweise wochenlang bis zu 750 Personen gewesen, die verpflegt werden mußten.

Auch von den acht deutschen Hilfsschiffen, die im Laufe der ersten sechs Wochen nach und nach getroffen wurden, um von ihnen Kohlen, Wasser und Proviant als direkte Zufuhr zu ergänzen, wurde stets alles übergenommen, was der Mannschaft für Verpflegung und Bekleidung dienlich sein konnte.

Nach geführten Nachweisen haben wir ein Drittel des verbrauchten Vorrats an Kohlen, Wasser, Proviant aus den deutschen Hilfsdampfern und zwei Drittel aus den aufgebrachten Prisen ergänzt. Es wurde mit großer Freude begrüßt, wenn ein Schiff zufällig Kartoffeln an Bord hatte. Im allgemeinen wurden diese durch Mehlklöße ersetzt. Frischfleisch, d. h. Gefrierfleisch, hatten wir durch den Anfang Oktober 1914 aufgebrachten Fleisch-

dampfer »La Correntina« genug für alle Mann bis Anfang Februar 1915, Corned Beef jedoch noch die ganze zwei Jahre lange Internierungszeit hindurch. Den Rest der 4000 Kisten Corned Beef sollen die Amerikaner mit Petroleum begossen und verbrannt haben, als sie die Kisten 1917 noch im Schiffsinnern fanden und uns ins Gefangenenlager abführten, weil sie glaubten, wir hätten das Fleisch vergiftet.

Ebenso war einmal große Freude, als einige große runde Schweizerkäse das Promenadendeck entlanggerollt wurden, die aus der Ladung eines Schiffes stammten. — Ich habe immer angestrebt, die Verpflegung an Bord zu vereinfachen, möglichst für alle Personen ohne Rangunterschied gleich zu gestalten, stieß aber auf fast unüberwindliche Schwierigkeiten, weil die Besatzung es vom Lloyddienst her anders gewohnt war. Erst das Knapperwerden der Vorräte zwang von selbst zur Vereinfachung und Einschränkung. Ausreichend für 500 Mann Besatzung war die Menge der Frischgemüse selten."

Kurz vor dem Einlaufen in den Hafen konnte aus dem erbeuteten grauen Mantelstoff von dem französischen Schiff „Guadeloupe" die ganze Mannschaft mit je einer Hose und Bluse nach Uniformschnitt, die die Leute sich selbst herstellten, neu eingekleidet werden. In dieser Kleidung haben sie beim Einlaufen einen ausgezeichneten Eindruck gemacht.

Am 10. April stand „Kronprinz Wilhelm" auf 35° 39′ Nord, 73° 29′ West. Das Schiff hatte Dampf auf für 10 Seemeilen, mehr durfte es sich nicht leisten, da der Kohlenvorrat nur noch bis zum nächsten Hafen reichte. Er betrug nur wenig über 100 Tonnen.

Am Nachmittag ließ der Kommandant alle Mann auf das Vordeck zusammenkommen und teilte mit, „daß keine Aussicht vorhanden sei, weitere Kohlen zu ergänzen, daß die noch vorhandenen Kohlen bis zum nächsten Vormittag ausreichten, und daß dann in einem neutralen Hafen geankert werden müsse. Da das Schiff in der Nähe eines solchen nordamerikanischen Hafens sei, so müsse in dieser letzten Nacht ganz besonders gut und scharf Ausguck gehalten werden, und jedes in Sicht kommende Fahrzeug müsse eher gesehen werden, bevor es den »Kronprinz Wilhelm« sähe. Die Gefahr für das Schiff sei nicht größer als bisher, obwohl anscheinend die Zahl feindlicher Kriegsschiffe um den Hilfskreuzer größer als bisher sei. Das rechte Vertrauen auf unser bisheriges Glück und auf Gott, der uns bis hierher geführt habe, dürfe nicht wanken oder nachlassen."

Den Fremden wurde gesagt, daß sie am nächsten Tage gelandet werden und ihr Gepäck bereithalten sollten. Abends um 8 Uhr wurde mit Westkurs

scharf auf die Küste zu gedreht. Um 10 Uhr abends wurde der Funkspruch eines Handelsdampfers aufgefangen, daß der Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich" in Newport News interniert sei[1]). Der Kommandant hielt an seinem Entschluß, Newport News anzulaufen, fest, weil keine andere Wahl mehr übrigblieb. In der Nacht wurden Funkzeichen von zwei englischen Kreuzern in größter Nähe gehört.

„Am 11. April um 4 Uhr 20 vormittags stoppte „Kronprinz Wilhelm" unmittelbar bei Kap Henry, setzte Dampfer- und Seitenlichter und zeigte auf der Back ein Lotsenruffsignal, gab auch mit der Dampfpfeife das vorgeschriebene Ruffsignal. Der Lotse kam an Bord und brachte das Schiff stromaufwärts. Bei Hellwerden wurden Flagge und Wimpel gesetzt. Der Lotse gab an, daß am Tage vorher drei englische Kreuzer und ein französischer Kreuzer unmittelbar vor Kap Henry gewesen wären. Die Fahrt durch den engen Kanal nach Hampton Roads in Sicht von Ufern mit Häusern und Bäumen kam uns seltsam vor. Nach Flaggenparade wurde an das Fort Monroe signalisiert, daß der Hilfskreuzer nicht salutieren werde. Darauf kam der Flaggleutnant des Flottenchefs zum Komplimentieren an Bord. Die ganze amerikanische Flotte lag bei Hampton Roads zu Anker. Wir fuhren an den Schiffen der U. S. Navy entlang, beiderseits die Besatzungen angetreten. Drüben spielten die Schiffskapellen „Heil dir im Siegerkranz". Unsere Besatzung stand auf dem Steuerbord-Promenadendeck im grauen „Guadeloupe"-Anzug, der sehr kriegsmäßig erschien, mit den selbstgefertigten seidenen Tüchern und Hemdenkragen sowie Mützen und Mützenband, alles nach Uniformschnitt. Dies stellte insofern einen Rekord dar, als es *heute zum erstenmal* der Fall war, daß alle die gleiche Bekleidung, also *Uniform*, anhatten."

10 Uhr 12 vormittags wurde vor Newport News geankert. Der Hilfskreuzer hatte, als der Anker fiel, noch 25 Tonnen Kohlen, die neben den weit größeren Aschehaufen vor den Feuerungen zusammengescharrt lagen. Der Wasserbestand wurde mit 10 Tonnen gemeldet. Die Vorräte waren, ausgenommen von Corned Beef, so gut wie aufgebraucht. Von 427 Personen der Besatzung waren 86 krank.

Am 12. April vormittags kam der Marineattaché, Fregattenkapitän Boy-Ed, an Bord. Auf Befragen erklärte der Kommandant, „daß der Hilfskreuzer im jetzigen Zustande nicht voll seefähig sei. — Der Umfang der Leckagen sei aber ohne Docken des Schiffes nicht feststellbar, er habe die Schwimmfähigkeit des Schiffes bisher noch nicht in Frage gestellt. Falls

[1]) Vgl. Seite 136 und Skizze 15.

aus irgendeinem Grunde Befehl zum Wiederauslaufen käme, würde nach erfolgter Kohlen-, Wasser- und Proviantergänzung weitergefahren werden, doch müsse mit dem geschwächten Gesundheitszustand der Mannschaft gerechnet werden."

Am 26. April erhielt der Kommandant das Telegramm in offener deutscher Sprache: „Sie sollen das Schiff auflegen. Admiralstab."

250 Tage, 13 Stunden war der Hilfskreuzer ununterbrochen in See, ohne zu ankern. An 72 Tagen sind im offenen Ozean Kohlen und Proviant aus längsseit gelegten Schiffen, oftmals in schwerer Dünung, übergenommen worden. Von 31 unterwegs angetroffenen fremden Schiffen wurden 19 angehalten und 15 als Prisen aufgebracht, 10 Dampfer und 4 Segler wurden versenkt, ein Dampfer zum Abtransport sämtlicher Fremden benutzt. Von den erbeuteten Schiffen wurden jedesmal die Schiffsglocken als Beweisstück und Andenken an Bord genommen. Leider ist diese wertvolle Sammlung den Amerikanern später in die Hände gefallen und ein Verbleib dieser Glocken nicht mehr festzustellen.

Es ist dem Kommandanten gelungen, 6 schriftliche Geheimberichte mit den Angaben über seine Tätigkeit an den Admiralstab zu schicken. Sämtliche Berichte sind dank der guten Organisation und den wohldurchdachten Anordnungen des Kapitänleutnant Thierfelder richtig in Berlin eingetroffen, so daß man im Admiralstabe über den Verbleib und das Tun des Hilfskreuzers „Kronprinz Wilhelm" dauernd auf dem laufenden gewesen ist. Es muß allerdings hierbei erwähnt werden, daß eine derartige Berichterstattung nur im ersten Kriegsjahre möglich sein konnte, und so erfreulich sie an sich war, auch eine gewisse Gefahr darstellte, so daß später von jeder Meldung eines Hilfskreuzers grundsätzlich abgesehen wurde. Ein einziges Mal, am 12. September 1914, wurde die einsame Insel Trinidada am Horizont im Dunste ausgemacht, sonst nie Land gesehen. 37 666 Seemeilen Gesamtweg sind gefahren worden. Diese ungeheure Wegstrecke wurde in der Hauptsache in einem Gebiet zurückgelegt, das durch den Feind ganz besonders stark beobachtet wurde, zumal man in dem gleichen Gebiet nach dem deutschen Kreuzer „Karlsruhe" suchte. Die Aufgabe des Kommandanten von „Kronprinz Wilhelm" bestand nicht bloß im Prisenfang und in der dauernden Sicherstellung der eigenen Kohlenversorgung, sondern auch darin, jedem gefährlichen Feinde, wozu außer Kreuzern und Hilfskreuzern auch jeder bewaffnete Dampfer, ja selbst neutrale Schiffe gehörten, auszuweichen. Dieses war nur möglich, wenn der gesamte Funkverkehr aufs peinlichste beobachtet und so aufgezeichnet wurde, daß der verantwortliche Kommandant daraufhin seine Entschlüsse fassen

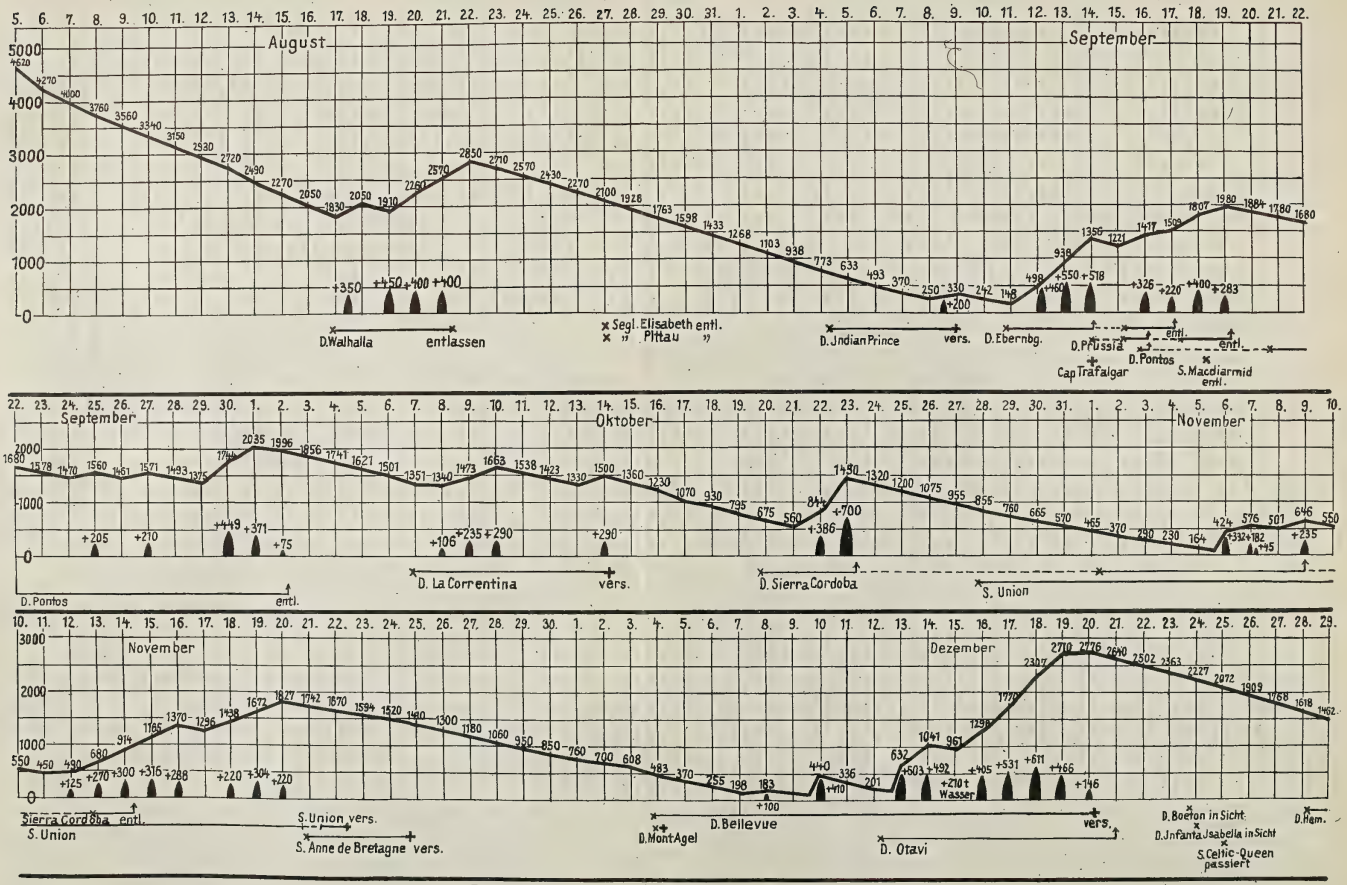
konnte. Kapitänleutnant Thierfelder hatte sich zu diesem Zwecke eine graphische Darstellung des gesamten Funkverkehrs für jeden Tag gemacht. Jeder Funkspruch wurde zunächst daraufhin beurteilt, ob er von einer Landstation, von einem feindlichen Kriegsschiff, einem feindlichen Handelsschiff, einem Neutralen oder einem deutschen Hilfsdampfer kam. Dann wurde nach der Lautstärke und den jeweiligen Umständen versucht, die ungefähre Entfernung des Gebers zu ermitteln. Diese Ergebnisse wurden in einer Gräting zu einem Gesamtbild eingetragen, das zwar keine genauen Einzelheiten gab, aber doch völlig ausreichte, um stets die richtigen Entschlüsse zu fassen. Diese Art einer Wahrscheinlichkeitsrechnung hat sich für die Führung des „Kronprinz Wilhelm" nach Angabe des Kommandanten hervorragend bewährt.

Die Kriegsfahrt und die Arbeit des Hilfskreuzers „Kronprinz Wilhelm" stellen namentlich unter der Berücksichtigung einer überstürzten Indienststellung in See, der großen Unhandlichkeit eines Riesenpassagierschiffes und des ungeheuren Kohlenverbrauchs eines Schnelldampfers eine nicht zu überbietende seemännische und militärische Leistung dar, die dem Kommandanten, Kapitänleutnant Thierfelder, den Offizieren und der gesamten Besatzung zur höchsten Ehre gereicht.

Liste der aufgebrachten und versenkten Schiffe

Datum	Nationalität und Name	Größe Br. R. T.	Ladung	Von — nach	Besatzung (Frauen u. Kind.)	Bemerkungen
4. 9.14	Engl.D. „Indian Prince"	2846	Kaffee	Newcastle New York	41 (3)	Am 9. Sept. nach Entnahme von Kohlen versenkt
7.10.14	Engl. D. „La Correntina"	8529	Gefrierfleisch, Kohlen	— England	115 (4)	14. Okt. versenkt
28.10.14	Franz. S. „Union"	2183	Kohlen	Bordeaux Valparaiso	30	Am 22. Nov. nach Entnahme von Kohlen versenkt
21.11.14	Franz. S. „Anne de Brétagne"	2063	Bretter	Norwegen Australien	24	Am 24. Nov. nach mehrfach. Rammversuchen schwerbeschäd. verlassen
4.12.14	Engl. D. „Bellevue"	3814	Kohlen, Stückgut	Liverpool La Plata	33	Am 20. Dez. nach Entnahme von Kohlen versenkt
4.12.14	Franz. D. „Mont Agel"	4803	Ballast	Marseille Santos	35	4. Dez. versenkt

Skizze 8.

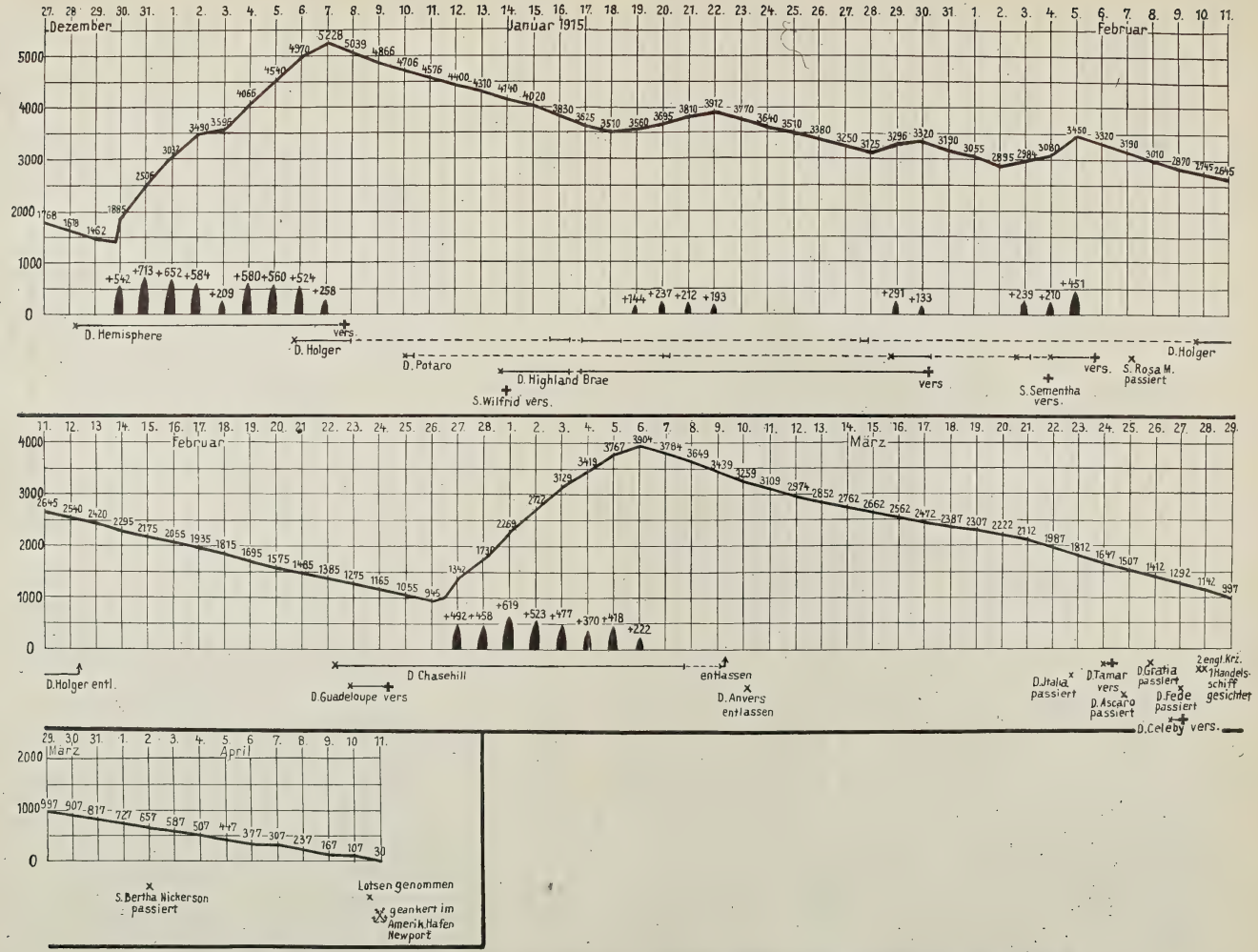


Fortsetzung auf der folgenden Skizze.

Kohlenverbrauchs- und Kohlenergänzungs-Tabelle des Hilfskreuzers „Kronprinz Wilhelm“ vom 5. August bis 29. Dezember 1914.

Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin.
Alle Rechte vorbehalten.

Skizze 9.



Kohlenverbrauchs- und Kohlenergänzungs-Tabelle des Hilfskreuzers „Kronprinz Wilhelm" vom 27. Dezember 1914 bis 11. April 1915.

Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin.
Alle Rechte vorbehalten.

Datum	Nationalität und Name	Größe Br. R. T.	Ladung	Von — nach	Besatzung (Frauen u. Kind.)	Bemerkungen
28.12.14	Engl. D. „Hemisphere"	3486	Kohlen	Liverpool La Plata	26	Am 8. Jan. 15 nach Entnahme von Kohlen versenkt
9. 1.15	Engl. D. „Potaro"	4419	Ballast	Belfast BuenosAires	47	Am 6. Febr. nach Entnahme von Kohlen versenkt
14. 1.15	Engl. D. „Highland Brae"	7634	Kohlen, Stückgut	London BuenosAires	146	Am 30. Jan. nach Entnahme von Kohlen versenkt
14. 1.15	Engl. S. „Wilfrid M"	251	Getrocknete Fische	Bridgetown Bahia	7	14. Jan. versenkt
3. 2.15	Norweg. S. „Semantha"	2280	Weizen	— England	22	3. Febr. versenkt
22. 2.15	Engl. D. „Chasehill"	4583	Kohlen	London —	43	Am 9. März entlassen nach Kohlenentnahme und Übergabe der auf „Kr. W." angesammelten fremden Besatzungen
23. 2.15	Franz. D. „Guadeloupe"	6600	Truppenausrüstung	Montevideo Bordeaux	326	24. Febr. versenkt
24. 3.15	Engl. D. „Tamar"	3207	Kaffee	Santos Le Havre	33	24. März versenkt
28. 3.15	Engl. D. „Coleby"	3824	Weizen	La Plata —	28	28. März versenkt

Übersicht über die Anzahl von fremden Personen, die während der Fahrt an und von Bord kamen

Gehörten an Bord	Kopfzahl	An Bord	Von Bord	Von Bord mit Dampfer
„Kronprinz Wilhelm"	41	6. 8. 14	21. 8. 14	„Walhalla"
„Kronprinz Wilhelm"	4	6. 8. 14	17. 9. 14	„Ebernburg"
„Indian Prince"	37	8. 9. 14	19. 9. 14	„Ebernburg" und „Prussia"
„La Correntina"	121	6. 10. 14	22. 10. 14	„Sierra Cordoba"
„Union"	21	28. 10. 14	6. 11. 14	„Sierra Cordoba"
„Union"	3	28. 10. 14	20. 12. 14	„Otavi"
„Kronprinz Wilhelm"	4	6. 8. 14	20. 12. 14	„Otavi"
„Anne de Brétagne"	24	21. 11. 14	20. 12. 14	„Otavi"
„Mont Agel"	34	4. 12. 14	20. 12. 14	„Otavi"
„Bellevue"	32	4. 12. 14	20. 12. 14	„Otavi"

Gehörten an Bord	Kopfzahl	An Bord	Von Bord	Von Bord mit Dampfer
S. M. S. „Karlsruhe"	1	6. 8. 14	12. 2. 15	„Holger"
„Walhalla"	1	21. 8. 14	12. 2. 15	„Holger"
„Indian Prince"	1	9. 9. 14	12. 2. 15	„Holger"
„Ebernburg"	1	16. 9. 14	12. 2. 15	„Holger"
„Prussia"	1	18. 9. 14	12. 2. 15	„Holger"
„Kronprinz Wilhelm"	68	6. 8. 14	12. 2. 15	„Holger"
„Hemisphere"	26	28. 12. 14	12. 2. 15	„Holger"
		16. 1. 15		
„Potaro"	47	10. 1. 15	12. 2. 15	„Holger"
„Wilfried M."	7	14. 1. 15	12. 2. 15	„Holger"
„Highland Brae"	142	14. 1. 15	12. 2. 15	„Holger"
„Semantha"	23	3. 2. 15	12. 2. 15	„Holger"
„Chasehill"	43	22. 2. 15	8. 3. 15	„Chasehill"
„Guadeloupe"	294	23. 2. 15	8. 3. 15	„Chasehill"
„Tamar"	33	24. 3. 15	11. 4. 15	„Kronprinz Wilhelm"
„Coleby"	28	27. 3. 15	11. 4. 15	„Kronprinz Wilhelm"

In Tsingtau ausgerüstete Hilfskreuzer,

vom Kreuzergeschwader detachiert.

Die für den Kriegsfall als Hilfskreuzer an erster Stelle (A—D) in Aussicht genommenen Schnelldampfer stützten sich in ihrer Kriegsverwendung hauptsächlich auf ihre überlegene Geschwindigkeit, mit der sie sich feindlichen Kreuzern entziehen konnten. Es ist aber bemerkenswert, daß dank der vorsichtigen und aufmerksamen Führung jede Begegnung mit feindlichen Kreuzern in See vermieden wurde und die Schnelligkeit deshalb eigentlich niemals zum Tragen gekommen ist. Diejenigen Hilfskreuzer, die erst nach längerer Kriegsdauer auf Grund von Kriegserfahrungen in Dienst gestellt wurden, wie z. B. „Möwe" und „Wolf", besaßen keine überlegene Schnelligkeit, hatten aber dafür die Möglichkeit sich zu tarnen, die Maske eines harmlosen Handelsdampfers anzunehmen und sogar diese Maske beliebig zu wechseln. Den Hilfskreuzern „Prinz Eitel Friedrich" und „Cormoran", die beide durch das Kreuzergeschwader in Ostasien in Dienst gestellt wurden, fehlte beides. Die Geschwindigkeit des „Prinz Eitel Friedrich" konnte unter normalen Umständen, namentlich nach längerer Seefahrt und mit japanischer Kohle, höchstens mit etwa 15 Seemeilen bewertet werden. „Cormoran" lief zu der Zeit, als er in deutsche Hände kam, mit voller Ausrüstung unter günstigen Bedingungen 14 Seemeilen. Eine Maskierung der beiden sehr auffälligen Zweischornsteindampfer war völlig ausgeschlossen. Beide Schiffe mußten daher jedem feindlichen Kriegsschiff sofort in die Hände fallen, sobald sie überhaupt gesichtet wurden. Zur Jagd auf Handelsschiffe waren sie wenig geeignet, weil von dem Augenblick an, wo vor ihnen funktelegraphisch gewarnt wurde, jedes Schiff, sobald die Schornsteine dieser auffallenden Schiffe über den Horizont kamen, sofort ausgewichen wäre. Die Erfolge, die „Prinz Eitel Friedrich" trotzdem im Atlantischen Ozean gehabt hat, sind zum Teil dem Umstande zu verdanken, daß über diesen Hilfskreuzer kein Warnungstelegramm abgegeben worden ist.

Beide vorgenannten Hilfskreuzer hatten einen ausreichenden Aktionsradius, natürlich nur unter der Bedingung, daß sie voll mit guten Kohlen aufgefüllt waren. Ihre Armierung war im Vergleich zu den bisher genannten Schnelldampfern verhältnismäßig stark.

Es war kein glücklicher Gedanke, daß diese zum Hilfskreuzerdienst nicht besonders geeigneten Schiffe zunächst gemeinsam operieren sollten. Sie

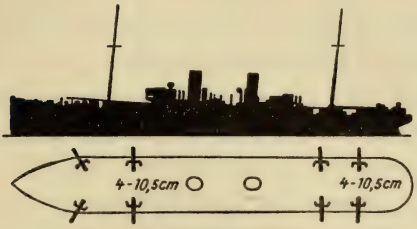
konnten sich gegenseitig nicht unterstützen und mußten sich in der kohlenarmen Gegend, die ihnen als Operationsgebiet zugewiesen war, die Kohlen gegenseitig wegnehmen.

In einer Sitzung am 29. August im Majuro-Atoll, vor dem Antritt der Fahrt des Kreuzergeschwaders nach Südamerika, sprach sich Graf Spee u. a. dahin aus, daß er von den Hilfskreuzern „Prinz Eitel Friedrich" und „Cormoran" nicht viel hielte, da sie seiner Ansicht nach eine zu geringe Höchstgeschwindigkeit hätten und sie nur an den nicht sehr großen Kohlenvorräten des Kreuzergeschwaders zehrten. Anschließend an diese Sitzung wurden beide Hilfskreuzer nach der Westküste von Australien entlassen, nachdem sie ihre Kohlen aus dem Kohlendampfer „Mark" aufgefüllt hatten. Auf diese Weise war der Kohlendampfer „Mark" aber fast leer geworden, so daß er als Unterstützung für die beiden Hilfskreuzer nicht in Frage kam. Es ist sicherlich für beide Schiffe sehr ungünstig gewesen, daß man sie bis Ende August nutzlos bis nach Majuro Atoll mitgenommen hatte und sie dann erst nach einem Operationsgebiet entließ, das über 3500 Seemeilen von Majuro entfernt war.

Der hierdurch entstandene große Zeitverlust wirkte sich auch insofern besonders nachteilig aus, als inzwischen, infolge des Durchbruches der „Emden" und ihrer Tätigkeit im Indischen Ozean, die Engländer, Franzosen und Japaner alle Wege nach dem Operationsgebiet für die beiden Hilfskreuzer bereits gesperrt und die Ostindischen Inseln unter stärkste Bewachung genommen hatten. Gleichzeitig legten die Holländer und Amerikaner als Neutrale dem deutschen Etappendienst und damit der deutschen Kohlenversorgung soviel Schwierigkeiten in den Weg, daß die Aufgabe, die den beiden Hilfskreuzern „Prinz Eitel Friedrich" und „Cormoran" vom Kreuzergeschwader zugeteilt war, von vornherein als aussichtslos bezeichnet werden mußte. „Prinz Eitel Friedrich" bekam durch Zufall etwa 2000 Tonnen Kohlen und konnte hierauf gestützt und aus eigenem Entschluß des Kommandanten das Operationsgebiet wechseln. „Cormoran", dem es nicht gelang, Kohlen zu erhalten, mußte in dem verkehrsarmen Operationsgebiet der Südsee verbleiben und konnte aus diesem Grunde dem feindlichen Schiffsverkehr keinen Schaden zufügen.

Da der älteste Offizier, der mit beiden Hilfskreuzern detachiert war, der Kommandant des „Cormoran", Korvettenkapitän Zuckschwerdt, war, und beide Schiffe anfangs unter seinem Befehl gemeinschaftlich operierten, so soll hier anschließend zunächst die Tätigkeit des Hilfskreuzers „Cormoran" geschildert werden. — Die Wegekarte für die gemeinschaftliche Tätigkeit befindet sich auf Seite 114 im Abschnitt „Prinz Eitel Friedrich".

S. M. Hilfskreuzer „Cormoran“.



1 : 2000

Zahlenangaben siehe S. 6.

Angaben über die Besatzung:

Komdt. K. Kapt. Zuckschwerdt (Adalbert)
I. O. Kaptlt. Coulmann
N. O. Kaptlt. Dreßler
(Komdt. S. M. S. „Vaterland“)
A. O. Oblt. z. S. Moraht (Kurt)
T. O. und F. T. O. Oblt. z. S. Clausen
(Werner)
Adj. Oblt. z. S. Müller (Hans)
L. Ing. Mar. Ob. Ing. Siebel
Oblt. z. S. Frank (Herbert)
Oblt. z. S. a. D. Koch
(in Tsingtau an Bord gekommen)
Oblt. z. S. d. Res. v. Elpons
(in Tsingtau an Bord gekommen)
Lt. z. S. Heising
Lt. z. S. d. Res. Fratscher
(von Dampfer „Krätke“)
Lt. z. S. d. Res. Engelbrecht
(von Dampfer „Coblenz“)
Mar. Ob. Ing. Berka (von S. M. S. „Iltis“)
M. St. Arzt Dr. Ballerstedt
(von S. M. S. „Iltis“)
M. St. Arzt Dr. Koehl
(von S. M. S. „Vaterland“)
M. Ob. Zahlm. Großmann

In Alexishafen an Bord gekommen 24. 9. 14:
Lt. d. Res. Dr. Gebhard (Karl) (Bezirksamtmann Neu-Guinea)

In Yap von S. M. S. „Planet“ an Bord gekommen 30. 9. 14:
K. Kapt. Collmann
Kaptlt. Horbach
Oblt. z. S. Reger
Oblt. z. S. Winter (Kurt)
Lt. z. S. Boelsch

Hierzu 325 aktive und 5 inaktive Mannschaften

Gesamtkopfstärke: 353

Das Kanonenboot „Cormoran", welches vor dem Kriege auf der australischen Station tätig war, lag in den Monaten Juni und Juli 1914 in Tsingtau zu einer Grundreparatur. Als dort die ersten Nachrichten eingingen, die den Ausbruch eines Krieges in unmittelbare Nähe rückten, befand sich das Kanonenboot im Trockendock mit auseinandergenommenen Maschinen unter den denkbar ungünstigsten Umständen für baldige Kriegsbereitschaft. Die Besatzung bestand zum Teil aus Ablösungsmannschaften, die erst im Juni aus der Heimat eingetroffen und noch in der Ausbildung begriffen waren, zum Teil bedurfte sie der Erholung ihres Gesundheitszustandes, da im Februar zahlreiche Leute des Landungskorps bei einer sechstägigen Strafexpedition durch den südlichen Teil der Insel Bougainville (Salomoninseln) schwer an Malaria erkrankt und damals noch nicht wiederhergestellt waren. Das Kanonenboot war zum Kreuzerkrieg ungeeignet. Die Ausrüstung eines Hilfskreuzers durch „Cormoran" war deshalb in den Mobilmachungsvorarbeiten vorgesehen.

Am 6. August wurde von S. M. S. „Emden" der erbeutete russische Dampfer „Rjäsan" nach Tsingtau eingebracht. Der Kommandant des „Cormoran", Korvettenkapitän Zuckschwerdt, fand den „Rjäsan" nach kurzer Besichtigung unmittelbar nach dem Festmachen als Hilfskreuzer geeignet und erwirkte darauf die Einwilligung des Kommandanten der „Emden", des zur Zeit ältesten Seebefehlshabers, Fregattenkapitän v. Müller, für seine Indienststellung als Hilfskreuzer durch die „Cormoran"-Besatzung.

Der russische Dampfer „Rjäsan" war bei der deutschen Firma Schichau in Elbing gebaut und im Oktober 1909 von Stapel gelaufen. Am 30. November des gleichen Jahres folgte die Ablieferung an die russische Marine. Das Schiff war als Fracht- und Passagierschiff für die Ostasienfahrt bestellt. Während eines Krieges sollte es als Truppentransportschiff benutzt werden. Die Belegungszahl in diesem Falle war insgesamt 130 Passagiere erster bis dritter Klasse und 260 Chinesen oder russische Soldaten. „Rjäsan" hatte eine Wasserverdrängung von 5200 Tonnen bei einer Länge von 104 und und einer Breite von 13,7 Metern. Nach dem Bauvertrage sollte ein Kohlenvorrat von 500 Tonnen, ausreichend für acht Tage Fahrt mit 14 Knoten, vorgesehen sein. Außerdem besaß das Schiff eine Tragfähigkeit von 2390 Tonnen, so daß unter Benutzung der Laderäume ungefähr 2000 Tonnen Kohlen als Zuladung genommen werden konnten. „Rjäsan" war ein Einschraubenschiff mit einer dreifachen Expansionsmaschine von 4200 PSi. Die Kesselanlage bestand aus vier Zylinderkesseln mit 14,7 Kilogramm Druck. Bei der Probefahrt wurden bei einer Wasserverdrängung von nur 4800 Tonnen 15,7 Knoten erreicht. Kontraktlich war

eine Dauergeschwindigkeit von 14 Knoten für das vollbeladene Schiff verlangt. Hierbei wurden täglich etwa 60 Tonnen Kohlen verbraucht.

Am 6. August vormittags wurden die russische Besatzung und die Passagiere von Bord genommen, und bereits um 1 Uhr mittags konnte das Schiff zur Ausrüstung neben das Kanonenboot „Cormoran“ gelegt werden; die Ladung wurde nur teilweise gelöscht, der größere Teil blieb zur Verwendung für die neue Besatzung an Bord. Die erste Arbeit war eine gründliche Säuberung des ganzen Schiffes von der russischen Unordnung, dem Schmutz und dem Gestank an Bord dieses fast neuen Schiffes. Glücklicherweise waren Kessel und Maschine in gutem Zustande und von der bekannten Zuverlässigkeit der Schichauwerft. Das Schiff hatte ein glattes durchlaufendes Oberdeck, sehr geeignet, um die acht 10,5 cm-Geschütze des „Cormoran“ mit gutem Bestreichungswinkel aufzustellen. Irgendwelche Vorkehrungen hierfür waren aber nicht vorhanden. Der unermüdlichen Tätigkeit der Tsingtauwerft, unterstützt von großer Arbeitsfreudigkeit der Besatzung, war es zu verdanken, daß das Schiff bereits nach vier Tagen und Nächten am 10. August 2 Uhr mittags voll ausgerüstet in See gehen konnte. In dieser Zeit fanden die acht 10,5 cm-Geschütze und zwei Scheinwerfer an Bord Aufstellung. Ferner wurden die gesamte dazugehörige Munition, Proviant für fünf Monate und rund 2000 Tonnen Kohlen an Bord untergebracht. Die für die Ausrüstung aufgewendete Zeit muß als sehr kurz bezeichnet werden, wenn man berücksichtigt, daß kein mit dem Schiff vertrauter Mensch an Bord blieb, daß alle Bezeichnungen an Bord, z. B. auch die der Kommandoelemente, in russischer Sprache angebracht waren, und daß für alle Erfordernisse eines Hilfskreuzers in deutschem Sinne keinerlei Vorkehrungen getroffen waren, so daß selbst die nötigen Wohneinrichtungen für die Besatzung fehlten.

Am 7. August war das Schiff mit der Besatzung des „Cormoran“ bei Flaggenparade in Dienst gestellt worden, während gleichzeitig die Flagge des Kanonenbootes „Cormoran“ niedergeholt wurde. Die langjährige ehrenvolle Dienstzeit des alten „Cormoran“ gab dem Kommandanten, Korvettenkapitän Zuckschwerdt, hinreichenden Grund, den Hilfskreuzer ebenfalls „Cormoran“ zu nennen. Die Besatzung des Hilfskreuzers „Cormoran“ wurde durch Besatzungsteile der Kanonenboote „Iltis“ und „Vaterland“ sowie durch Einstellung einer Reihe von Kriegsfreiwilligen und Reservisten auf 17 Offiziere, 8 Deckoffiziere und 218 Mann erhöht, zu denen noch 11 schwarze Neuguineajungen und 4 chinesische Waschleute hinzutraten. Es war nicht unterlassen worden, die letzteren bei ihrer freiwilligen Einschiffung auf die Gefahren des Krieges hinzuweisen. Die Farbigen sind bis zum Schluß dem Schiffe treugeblieben. Am 29. September trat dann noch

die gesamte Besatzung des Vermessungsschiffes „Planet" dazu, so daß sich damit die Besatzung des „Cormoran" auf 23 Offiziere und 330 Mannschaften erhöhte.

Am 8. August traf in Tsingtau die Nachricht ein, daß die japanische Flotte mit versiegelter Order Sasebo verlassen habe, und am 9. August wurde vermutet, daß ein Angriff Japans auf Tsingtau in kürzester Frist erfolgen würde. Am 10. August mittags lief „Cormoran" aus, nachdem das Torpedoboot „S 90", Kapitänleutnant Brunner, einige Stunden vorher in See gegangen war, um Aufklärungsdienste zu leisten. Da nichts in Sicht kam, wurde es bald entlassen. „Cormoran" hatte in Tsingtau Befehl erhalten, zunächst Funkverbindung mit dem Kreuzergeschwader zu suchen. In der folgenden Nacht wurde der Hilfskreuzer „Cormoran" benachrichtigt, daß der japanische Kreuzer „Tone" mit vier Torpedobooten nach der Südsee abgegangen sei und daß ferner sechs Kreuzer und elf Torpedoboote in Sasebo klar zum Auslaufen wären. Ferner wurde mitgeteilt, daß englische Schiffe vor der Jangtsemündung ständen. Weitere Nachrichten über die Haltung Japans und über die Absichten der feindlichen Flotte, nach der Südsee auszulaufen, ließen die Eröffnung einer kriegerischen Tätigkeit in den Gewässern bei Tsingtau nicht ratsam erscheinen, vielmehr erschien es dem Kommandanten geboten, so schnell wie möglich und völlig ungesehen aus der Chinasee herauszukommen. Zu diesem Zweck war ein Durchbruch nach Südost durch den japanischen Inselgürtel zwischen Japan und Formosa, hinter dem sich keine Handelsstraße befindet, zu versuchen. Auf dem Wege waren die belebten Verkehrsstraßen Japan—Schanghai und Hongkong zu passieren. Die Fahrt war am 11. August durch unsichtiges Wetter begünstigt, so daß überhaupt keine Schiffe in Sicht kamen. Die Linie Japan—Schanghai wurde ohne Zwischenfall in der Nacht zum 12. August gekreuzt, und erst am Morgen dieses Tages wurden zwei japanische Dampfer gesehen, die aber, um keinesfalls gemeldet zu werden, unbehelligt gelassen wurden. Für die nächste Nacht war Kurs und Fahrt so gewählt worden, daß vor Aufgang des Mondes gegen 10 Uhr zwischen den japanischen Liu-Kiu-Inseln durchgefahren werden sollte, zumal die Funkmeldungen keinen Zweifel darüber ließen, daß sich ein größeres Schiff und vier Torpedoboote in der Nähe von „Cormoran" befanden. Die schwere See, die zu der Zeit stand, ließ die Annahme zu, daß die Torpedoboote unter den Inseln Schutz suchen würden, da sie doch nicht angreifen konnten. Aus der stetig zunehmenden Stärke des Funkverkehrs wurde geschlossen, daß „Cormoran" nicht weit von dem von Tsingtau gemeldeten Kreuzer „Tone" und den Torpedobooten stehen müsse. Auf dem Weitermarsch fiel auf, daß die Nachrichten von der Großfunkstation auf

Yap aufhörten, so daß man annahm, daß diese Station bereits vom Feinde zerstört sei[1]). Nachdem der Hilfskreuzer genügenden Abstand von den japanischen Inseln auf dem Marsch nach Südosten erreicht hatte, wurde am 14. August zum erstenmal von der Funktelegraphie Gebrauch gemacht, um Erkundigungen über in der Nähe befindliche deutsche Schiffe einzuziehen. Der Anruf des „Cormoran" wurde sofort von dem deutschen Kohlendampfer „Ahlers" mit der Meldung beantwortet, daß sich in seiner Nähe ein englischer Dampfer befände. Da „Ahlers" zu der Zeit etwa 80 Seemeilen nördlich von „Cormoran" stand, wurde der Kurs nach seinem Standort aufgenommen, um den englischen Dampfer aufzubringen. Sehr bald meldete „Ahlers", daß der angebliche Engländer der Norddeutsche-Lloyd-Dampfer „Göttingen" sei, worauf „Cormoran" den bisherigen Kurs zum Kreuzergeschwader wieder einschlug. In der Nacht zum 15. August gelang es zum ersten Male, funktelegraphisch mit dem Kreuzergeschwader in Verbindung zu treten. „Cormoran" meldete sofort die neuesten Nachrichten über die Kriegslage und erhielt den Befehl, die beiden eben erwähnten Kohlendampfer zum Kreuzergeschwader zu geleiten. Die Vereinigung mit diesen Dampfern wurde jedoch zunächst durch das Dazwischenkommen eines Taifuns unmöglich gemacht. Am Morgen des 16. August zeigte das schnelle Fallen des Barometers bis auf 753 Millimeter sowie die starke Zunahme und Drehung des Windes an, daß der Hilfskreuzer sich im ungünstigen Quadranten eines Zyklons befand, dem wegen der schweren See nicht mehr ausgewichen werden konnte. In beigedrehter Lage mußte das Unwetter, dessen Zentrum über den „Cormoran" hinwegging, abgeritten werden. Das Schiff erwies sich hierbei als sehr gutes Seeschiff. Trotz des schweren Sturmes und der ungünstigen Wetterverhältnisse, die ein genaues Besteck nicht ermöglichten, gelang es, die von dem Hilfskreuzer angesteuerte Insel der Mariannen für kurze Zeit in Sicht zu bekommen und damit den bisherigen Kurs durch die Inselgruppe hindurch fortzusetzen. Mit vieler Mühe wurde die Vereinigung mit den Dampfern „Ahlers" und „Göttingen" hergestellt. Die gemeinsame Fahrt mit diesen beiden Schiffen nach Majuro (Marshall-Inseln) zum Sammelplatz des Kreuzergeschwaders verlief ohne besondere Zwischenfälle. Sie wurde ausgenutzt zur Ausbildung der eigenen Besatzung auf den Gefechtsstationen. In Lee der Insel Ujelang wurde gestoppt und von „Göttingen" lebendes Vieh übergenommen, da die Besatzung des „Cormoran" nur auf Konserven angewiesen war und sich das Fehlen einer Eismaschine bereits unangenehm bemerkbar machte.

[1]) Diese Annahme war richtig, doch hatte Yap noch Kabelverbindung.

Am Morgen des 27. August kamen in der Lagune der Insel Majuro das Kreuzergeschwader, der Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich" und eine Reihe von Kohlendampfern in Sicht. Am Vormittag des 28. August besichtigte der Geschwaderchef, Graf Spee, den „Cormoran" auf den Gefechtsstationen und gab dabei die dem Schiff zugedachte Kriegsaufgabe bekannt: „Cormoran" sollte mit „Prinz Eitel Friedrich" Kreuzerkrieg führen, und zwar zunächst in den Gewässern westlich von Australien. Wenn die Schiffe sich dort nicht mehr halten konnten, sollten sie ihr Kreuzergebiet verlegen und allmählich wieder Anschluß an das Kreuzergeschwader suchen, das sich nach Südamerika wenden wollte. Mit „Emden" im Indischen Ozean und dem auf der Fahrt nach der Südsee befindlichen Kleinen Kreuzer „Geier" sollte Verbindung gesucht werden.

Das Kreuzergeschwader mit seinen Begleitschiffen trat am 30. August den Marsch nach Osten an. Den beiden Hilfskreuzern „Cormoran" und „Prinz Eitel Friedrich" war für die ihnen befohlene Unternehmung der Dampfer „Mark" als Kohlenschiff zugeteilt worden. Beide Schiffe gingen in Majuro längsseit der „Mark" und füllten Kohlen auf. Der Dampfer „Mark" enthielt nach der Kohlenentnahme durch die beiden Hilfskreuzer leider nur noch so wenig Kohlen, daß er nach Abzug des eigenen Bedarfs für die Unterstützung der beiden Hilfskreuzer keine Kohlen mehr abgeben konnte.

Der Kommandant des „Cormoran", Korvettenkapitän Zuckschwerdt, berichtet: „In Übereinstimmung mit dem Kommandanten des »Prinz Eitel Friedrich«, Korvettenkapitän Thierichens, hatte ich mich von den zwei Wegen, die nach dem zugewiesenen Kreuzergebiet (Westaustralien) führten, für den nördlichen durch das Gebiet von Niederländisch-Indien entschlossen. Gegen den Marsch südlich um Australien herum sprach einmal der starke zu dieser Jahreszeit noch wehende Westwind, der die Kohlenvorräte besonders beansprucht hätte, ferner die Unsicherheit, dort Kohlenschiffe aufzubringen, und schließlich das Fehlen geeigneter Ausrüstungsplätze zur Kohlen- und Proviantergänzung. Der nördliche Weg dagegen bot die Möglichkeit, Kohlen aus neutralen Häfen zu ergänzen, auch waren durch »Nürnberg« und »Emden« dorthin bereits Kohlenschiffe bestellt worden."

„Cormoran" und „Prinz Eitel Friedrich" gingen zusammen mit dem Dampfer „Mark" am Nachmittage des 30. August von Majuro in See[1]). Da der Dampfer „Mark", wie bereits erwähnt, kaum Kohlen hatte und seine geringe Geschwindigkeit die Fahrt der Hilfskreuzer verlangsamt hätte, so wurde er selbständig nach dem Kreuzergebiet detachiert. Auf dem Wege

[1]) Siehe Skizze 12 des gemeinsamen Marschweges von „Cormoran" und „Prinz Eitel Friedrich" Seite 114.

dorthin sollte er die Möglichkeit ausnutzen, Kohlen aufzufüllen. Zunächst hatte er Befehl, Jaluit anzulaufen, um die dort noch vorhandenen Kohlenbestände der Jaluit-Gesellschaft überzunehmen, von dort sollte er nach Limbe, einer kleinen Insel bei Celebes, gehen, wo ihn weitere Befehle erreichen würden. Er erhielt das erforderliche Funkpersonal und genaue Funkbefehle, so daß dadurch der funktelegraphische Verkehr mit ihm soweit als möglich gesichert erschien.

Die Etappen Manila und Batavia hatten in weitest gehender Weise für eine Kohlenversorgung im Gebiete der Südsee gesorgt. Über die Pläne des Kreuzergeschwaders war aber den Etappen bis Oktober nichts bekannt.

Am 7. August war der Dampfer „Rio Pasig" mit 5000 Tonnen Kohle nach Pagan gegangen, traf dort das Kreuzergeschwader nicht mehr, suchte in wochenlanger Kreuztour (Guam, Yap, Angaur) das Südseegebiet ab und kehrte nach Manila zurück. Am 15. September wurde er, als er erneut auslief, von den Engländern aufgebracht.

Die Dampfer „Tsingtau", 2300 Tonnen Kohlen, und „Lockfun", 2000 Tonnen Kohlen, wurden im August nach Angaur gesandt, von wo sie der Kleine Kreuzer „Geier", der nichts von der Anwesenheit von deutschen Hilfskreuzern wußte, mit nach Majuro bzw. Honolulu nahm.

Der Dampfer „Anghia" mit 2000 Tonnen Kohlen wurde nach Nusa Bessi, Ostspitze von Timor, geschickt; nach langem erfolglosem Warten ging er wegen Mangels an Wasser und Proviant in einen niederländischen Hafen und wurde dort festgehalten.

Die Dampfer „Elmshorn" und „Bochum" hatten zunächst mit S. M. S. „Geier" bis 23. August zusammengearbeitet. „Elmshorn" wurde danach am 27. September zum zweiten Male mit 7400 Tonnen Kohlen ausgerüstet, aber zu der Zeit sofort vom englischen Hilfskreuzer „Himalaya" festgehalten[1]).

Der Dampfer „Tannenfels" mit etwa 6500 Tonnen Kohlen wartete den ganzen August vergeblich bei Timor, ging dann nach Batavia und wurde am 14. September aufgebracht.

Der Dampfer „Offenbach" mit 1300 Tonnen Kohlen bei der Insel Jampea sah sich durch die Holländer gezwungen, am 27. August nach Soerabaja zu gehen.

Der Dampfer „Linden", 4800 Tonnen Kohlen, mußte seinen Platz bei Ceram am 10. September verlassen und wurde durch die Holländer in Amboina festgelegt. — Ähnlich erging es dem Dampfer „Ulea" mit 2000 Tonnen Kohlen.

---

[1]) Vgl. Seite 105.

Die Zahl dieser Hilfsschiffe und die Kohlenmengen waren außerordentlich groß, so daß bis Anfang September noch eine Kohlenversorgung möglich gewesen wäre. Da die Hilfskreuzer aber erst gegen Mitte September in ihrem Gebiet eintrafen, war vom Feind und von den Neutralen die Kohlenzufuhr unterbunden. Hier machte sich der bedauerliche Zeitverlust, der durch die Begleitung des Kreuzergeschwaders bis Majuro und die um etwa vier Wochen verzögerte Detachierung der Hilfskreuzer entstanden war, verhängnisvoll bemerkbar. Der Fehler liegt nicht bei den Hilfskreuzern, nicht bei den Etappen, sondern die Ursache war die zu späte Erkenntnis des Kreuzergeschwaders über Wert und Zweck der Hilfskreuzer.

„Cormoran" und „Prinz Eitel Friedrich" steuerten zunächst aus dem Gebiet der Marschallinseln heraus. Bereits in den folgenden Nächten und teilweise auch am Tage wurde starker japanischer Funkverkehr gehört, aus welchem zu entnehmen war, daß sieben japanische Kriegsschiffe im Gebiet der Karolinen und wahrscheinlich auf dem Wege nach Nauru seien, um die dortige Funkgroßstation zu zerstören. Um diesen Schiffen nicht in die Arme zu laufen, wurde der Weg nach Westen südlich der Karolinen in der Äquatorzone, wo sich keine Inseln befinden, gewählt. Einen Anhalt für die Tätigkeit des Feindes gab die Funkmeldung von Nauru, daß der Verkehr mit Samoa unterbrochen sei. Andererseits war zu ersehen, daß die Funkstation in Herbertshöhe noch in Gebrauch war. Hiernach wurde angenommen, daß die Regierungsstation Rabaul noch in deutschen Händen sei. Korvettenkapitän Zuckschwerdt beschloß daher, mit dem Gouvernement in Verbindung zu treten, um in den Besitz der dort noch vorhandenen Kohlen zu gelangen. Zu diesem Zweck lief „Cormoran" am 5. September das nicht weit von dem Marschwege entfernte Käwieng an, während „Prinz Eitel Friedrich" bei der nördlich davon gelegenen Sturminsel wartete. Es muß hier eingeschaltet werden, daß Korvettenkapitän Zuckschwerdt durch seine längere Tätigkeit in der Südsee ein besonderer Kenner der dortigen Verhältnisse war.

Der Bezirksamtmann Dr. Stübel empfing den ihm unbekannten Hilfskreuzer „Cormoran" trotz der deutschen Kriegsflagge zunächst mit größtem Mißtrauen. Es gelang, von Käwieng aus mit dem Regierungsdampfer einen Brief an den Gouverneur in Rabaul wegen der Kohlenfrage zu schicken. Der Berichterstatter aus Rabaul schreibt hierüber: „Kurz vor dem 8. September kam aus Käwieng brieflich das Ersuchen des »Cormoran«, etwa nach der Buka-Straße gesandte Kohlenschiffe nach der Insel Timor zu leiten, ferner, durch den Gouvernementsdampfer »Komet« Kohlen von Angaur nach Timor zu schaffen und »Geier« durch Funk-

telegraphie anzuweisen, ebenfalls nach Timor zu gehen. Die Dampfer »Sumatra« und »Mekong« wurden entsprechend benachrichtigt, ebenso »Komet«. Der Funkspruch an »Geier« wurde von diesem Schiff nicht abgenommen." — Eine Woche vor Eintreffen des Hilfskreuzers war der Kleine Kreuzer „Geier" dort gewesen und in der Richtung nach Majuro weitergegangen. „Cormoran" und „Geier" hatten sich somit auf dem Marsch südlich der Karolineninseln auf Gegenkurs passiert, ohne voneinander etwas zu wissen.

Über die bisherigen Kriegsvorgänge im Schutzgebiet konnte der Bezirksamtmann berichten, daß am 12. August ein australisches Geschwader vor Rabaul gewesen sei und ein Torpedoboot in den Hafen geschickt habe, mit dem Befehl, die Funkstation zu zerstören. Da in Rabaul über deren Lage die Auskunft verweigert worden war, wurde mit der Beschießung des Regierungssitzes gedroht. Auf die Bestimmung des Völkerrechts, das die Beschießung offener Plätze verbietet, hingewiesen, kehrten die Australier nach Zerstörung einiger Telephonleitungen wieder zum Geschwader zurück. Dieses landete dann bei Herbertshöhe 200 Mann, um die Lage der Funkstation zu erkunden und über den Aufenthalt des Gouverneurs Nachforschungen anzustellen, der sich bei Kriegsbeginn in das Innere zurückgezogen hatte. Zwei Stunden später war das Landungskorps wieder eingeschifft worden, ohne seine Aufgabe erfüllt zu haben. Außerdem wurde in Erfahrung gebracht, daß am 12. August die Funkgroßstation in Yap durch englische Kreuzer zusammengeschossen sei, was infolge des Aufhörens von Meldungen dieser Station bereits angenommen worden war. Zur Verteidigung dieser Station hatte dort die Besatzung des Vermessungsschiffes „Planet" gelegen, das, in einer Bucht versteckt, selbst nicht bemerkt worden war. Ein Landungsversuch war von den Engländern nicht unternommen worden. Die Zerstörung des Kabels von Yap nach Manila und Schanghai war dem Feinde n i c h t gelungen, obwohl die Engländer dies berichtet hatten. Am Nachmittag des 6. September traf „Cormoran" wieder mit „Prinz Eitel Friedrich" zusammen, und beide Hilfskreuzer setzten gemeinschaftlich die Fahrt nach der Molukkenstraße fort.

Seine Überlegungen schildert der Kommandant des „Cormoran" wie folgt: „Bevor wir durch die Molukkenstraße nach dem Indischen Ozean durchstießen, war es notwendig, in einem geeigneten Hafen des malaischen Archipels Nachrichten über die Kriegslage einzuziehen und die für diese Unternehmung erforderliche Kohlenzufuhr sicherzustellen. Die Entfernung bis zu den Gewässern, wo wir auf feindlichen Schiffsverkehr rechnen konnten, war so groß, daß eine Kohlenergänzung vor dem Verlassen des malaischen Archipels oder wenigstens die Mitnahme eines Kohlenschiffes unbedingt

erforderlich war. Es war bekannt, daß durch den Kreuzer »Nürnberg« ein Kohlendampfer für uns nach der Nordostecke von Timor beordert worden war. Auch andere deutsche Hilfsschiffe konnten in den Niederländisch-Indischen Gewässern erwartet werden, wenn es ihnen gelungen war, dem Feinde zu entgehen. Von dem Antreffen wenigstens eines dieser Schiffe hing die Durchführung unserer Aufgabe in erster Linie ab, da uns vom Kreuzergeschwader bei der Abfahrt von Majuro nicht genügend Kohlen zur Verfügung gestellt werden konnten."

Um alles dies zu ermitteln, wurde „Prinz Eitel Friedrich" am 9. September nach Limbe, Nordostecke von Celebes, entsendet; er sollte sich in der Molukkenstraße wieder mit „Cormoran" vereinigen. Diese Vereinigung erfolgte auf dem Äquator am 12. September. Die beiden Kommandanten besprachen nun die Lage an Bord des „Cormoran". Die Nachrichten, die „Prinz Eitel Friedrich" über das nächstliegende Seegebiet mitbrachte, waren sehr ungünstig. Die Holländer hätten die deutschen Kohlendampfer aus ihrem Inselgebiet vertrieben, und diese wären zum größten Teil dem Feinde in die Hände gefallen. Auch die nach Timor bestellten Kohlendampfer wären weggenommen. Ferner war aus den Nachrichten zu ersehen, daß der größte Teil der im Osten stationierten englischen und französischen Kriegsschiffe sowie auch japanische Kriegsschiffe sich in den Zugangsstraßen nach dem Indischen Ozean aufhielten, die „Cormoran" und „Prinz Eitel Friedrich" passieren mußten. Der einige Wochen vorher erfolgte Durchbruch der „Emden", die zu dieser Zeit im Indischen Ozean ihre Haupterfolge errang, hatte anscheinend beim Feinde den Glauben erweckt, daß das Kreuzergeschwader oder doch Teile desselben ebenfalls diese Straßen passieren würden, daher die Vereinigung vieler Streitkräfte in diesen Gewässern. Es war als sicher anzunehmen, daß die Australdampfer nicht mehr den gewöhnlichen Weg über Colombo wählen würden, und es war wahrscheinlich, daß sie aus Sorge vor der „Emden" gesammelt geleitet wurden. Die beiden Kommandanten beschlossen daher, den Kreuzerkrieg an der *westaustralischen Küste aufzugeben*. Die einzige Aussicht, einen Kohlendampfer zu erreichen, lag im Anlaufen der verkehrslosen Sawaibucht im Norden der Insel Ceram, wo nach Angaben aus Limbe die Kohlendampfer „Linden" und „Tannenfels" hingeschickt waren. Beide Hilfskreuzer steuerten am 13. September Ceram an. Der japanische Funkverkehr großer Schiffe und Torpedoboote war so laut, daß auf starke Bewachung der Durchfahrt Sula—Buru—Ceram mit Sicherheit geschlossen werden konnte. Auch in der Sawaibucht wurde der ersehnte Kohlendampfer *nicht* angetroffen. Dagegen kam ein Motorboot mit einem Vertreter der holländischen Regierung an, dessen Insassen versuchten, die russischen Buch-

staben an dem Heck des „Cormoran" abzumalen. Auch versuchten sie die Umrisse des deutschen Hilfskreuzers abzuzeichnen. Beide Hilfskreuzer liefen sofort aus, und das holländische Boot schien nach Amboina zu laufen, um dort das Erscheinen deutscher Schiffe zu melden.

Es ist nachträglich festgestellt worden, daß die Tätigkeit der „Emden" nicht nur eine erhöhte Bewachung im Indischen Archipel hervorgerufen, sondern auch jegliche Kohlenzufuhr unterbunden hat. Die Kommandanten der beiden Hilfskreuzer hatten daher in ihren Überlegungen durchaus recht. Den beiden Hilfskreuzern blieb jetzt nur noch übrig, auf dem bereits durchlaufenen Seegebiet nach Kohlendampfern zu suchen, um nach Ergänzung der Kohlen ein anderes Operationsgebiet anzusteuern.

Um den holländischen oder feindlichen Beobachtern den eingeschlagenen Weg zu verschleiern, wurde zunächst von der Insel Ceram nördlich und nach Eintritt der Dunkelheit westlich gesteuert, dann wieder nach Nordosten gegangen. Die Hilfskreuzer wählten die riffreiche und gefährliche Gillolo-Passage, wo feindliche Streitkräfte kaum zu erwarten waren, namentlich, um von dort aus sicherer Stellung noch in derselben Nacht zu versuchen, etwa in der Nähe befindliche deutsche Dampfer funktelegraphisch zu erreichen. Allen Dampfern wurde ein Treffpunkt auf See angegeben; auch der Dampfer „Mark" wurde angerufen und erhielt Befehl, in einem in der Nähe befindlichen Hafen 14 Tage auf für ihn bestellte Kohlen zu warten und, falls diese eingetroffen, nach einem weiter ostwärts liegenden Sammelplatz zu gehen. Es ist nicht aufgeklärt, weshalb „Mark" dieses Signal, wie später durch das Funktagebuch festgestellt wurde, nicht erhalten hat, denn „Mark" ist zu dieser Zeit auf dem Wege nach Limbe höchstens 300 Seemeilen entfernt gewesen. Kein Dampfer meldete sich. Die Funkverbindung mit Dampfer „Mark" war damit abgerissen, die Befehle, die Dampfer „Mark" noch erreichten, gelangten durch Mittelspersonen zufällig an ihn. Dagegen wurden in der Nähe befindliche japanische Torpedoboote gehört.

Kapitän Loewe vom Dampfer „Mark" berichtet: „Wir erreichten ohne Zwischenfall am 15. September den Limbekanal, wo wir zu Anker gingen. Ich fuhr an Land, und es wurde mir mitgeteilt, daß wegen Kohlen keinerlei Nachricht eingetroffen sei. Am 16. September erhielt ich Nachricht, daß Ende September Kohlen von Manila nach Offakhafen geschickt würden, und zugleich den Befehl von »Cormoran«, dorthin zu dampfen. Weiter wurde mir mitgeteilt, daß mein Liegen in Limbe unsicher sei. Da ich keine Karten hatte, fuhr ich am 17. nach Offakhafen, wo wir am 19. September eintrafen. Dort lag »Mark« versteckt bis zum 28. September in Erwartung von Kohlen. Am 28. erschien der Dampfer »Siar« der Neu-Guinea-Com-

pagnie und brachte den Befehl von »Cormoran«, sofort nach Manila zu dampfen, da die für ihn bestellten Kohlen nicht eingetroffen seien." — „Mark" ist dann nach erheblichen Schwierigkeiten, verursacht durch einen englischen Hilfskreuzer, der dem deutschen Kohlendampfer auflauerte, am 5. Oktober in Manila eingelaufen.

Unter den gegebenen Verhältnissen mußte zunächst im Gebiet der Palauinseln (Angaur) und im Hafen von Yap, wo außerdem noch das Kabel als verwendungsfähig erwartet werden konnte, nach Kohlen gesucht werden. Aussichten waren hier nur dann vorhanden, wenn diese Stützpunkte nicht vom Feinde besetzt waren. Es war bekannt, daß die Japaner bereits im Frieden ihr Augenmerk auf diese brauchbaren Häfen gerichtet hatten. In einer Sitzung der beiden Kommandanten am 14. September wurde beschlossen, daß „Prinz Eitel Friedrich", da die Yapeinfahrt für ihn nicht passierbar war, nach den Palauinseln, „Cormoran" nach Yap gehen sollte. Für den Fall des Zusammentreffens mit dem Feinde waren besondere Funksignale vereinbart worden, im übrigen sollte von der Funktelegraphie nur bei besonders wichtigen Ereignissen Gebrauch gemacht werden. Als späterer Sammelplatz war Alexishafen in Neuguinea bestimmt, wo zur Bekohlung der Schiffe ein sehr geeigneter Hafen vorhanden war, der gleichzeitig ein gutes Versteck und Möglichkeit zur Verproviantierung von Land bot. Bis zur Trennung der beiden Schiffe am 15. September ergab sich noch hinreichend Gelegenheit zu eingehenden Besprechungen der Kommandanten. Außer dem Anlaufen von Korrorhafen auf der Suche nach Kohlen sollte „Prinz Eitel Friedrich" noch in Angaur Befehle für die Funkstation hinterlassen. Da „Prinz Eitel Friedrich" bereits am Tage nach der Trennung in Palau angekommen sein mußte und bis zum 17. September das mit ihm verabredete Alarmsignal nicht gehört worden war, konnte „Cormoran", der bis Yap noch einen Tag länger zu fahren hatte, annehmen, daß in Palau kein Feind angetroffen worden sei. Auch in Yap fand „Cormoran" keinen Gegner vor. Zunächst wurden in Yap durch Telegramme nach verschiedenen Richtungen Kohlenbestellungen abgesandt. Die Antworten zeigten leider, daß die Kohlenverschiffung zur Zeit sehr schwierig zu bewerkstelligen sei. Von Manila wurde jedoch der Dampfer „Elmshorn" mit 7000 Tonnen Kohlen in Aussicht gestellt. Dieser sollte nach Alexishafen gehen. Da hiernach die Kohlenzufuhr wieder aussichtsreich erschien, war für „Cormoran" kein Grund mehr vorhanden, in Yap zu bleiben. Die dort vorgefundenen geringen Kohlenvorräte wurden übergenommen.

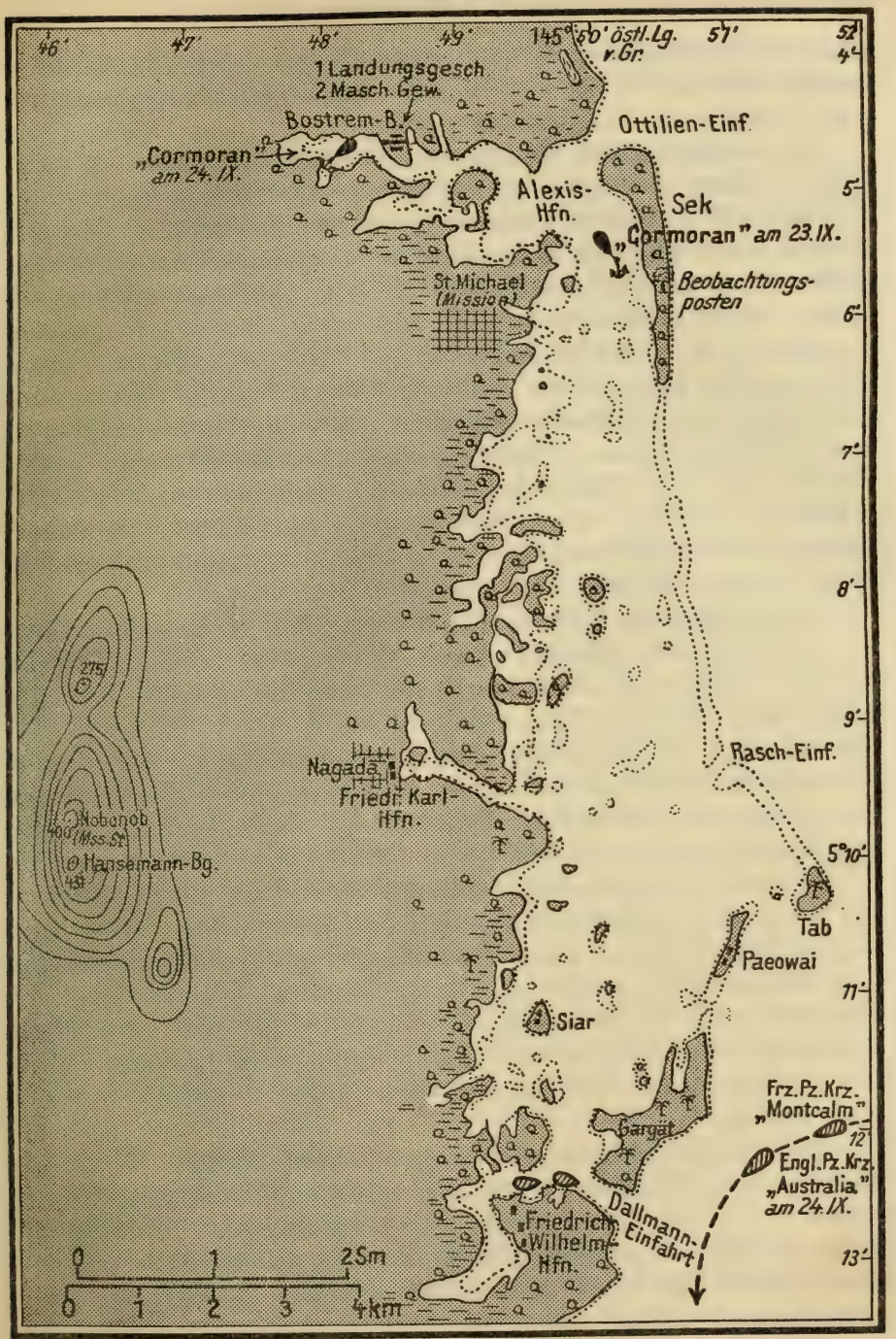
Eine englische Zeitungsnachricht besagte, daß die Australier die Hauptinseln des deutschen Schutzgebietes Neuguinea besetzt hätten. Auf diese Nachricht hin hielt es Korvettenkapitän Zuckschwerdt für nötig, sich sofort in

Alexishafen hierüber sichere Kenntnis zu verschaffen. „Cormoran" lief daher am Mittag des 19. September aus Yap aus, nahm Kurs auf Alexishafen, um dort „Prinz Eitel Friedrich" und den zugesicherten Kohlendampfer zu erwarten.

Als während der Fahrt die Entfernung nach Palau am kürzesten war, wurde bei Tage vorsichtig versucht, mit „Prinz Eitel Friedrich" in Verbindung zu treten, jedoch ohne Erfolg. Da auch keine Nachrichten von „Prinz Eitel Friedrich" eingegangen waren, nahm Korvettenkapitän Zuckschwerdt an, daß alles in Ordnung sei und beide Hilfskreuzer sich bald in Alexishafen treffen würden. Am 23. September, vormittags um 10 Uhr, ging „Cormoran" in Alexishafen zu Anker. In der Nacht vor dem Einlaufen war starker Funkverkehr beobachtet worden. Um guten Ausguck halten zu können, wurde auf der Insel Sek auf einem 50 Meter hohen Baum ein Ausguckposten eingerichtet, der die Annäherung von Fahrzeugen zu melden hatte. Nach dem Ankern kam der älteste Pater der katholischen Missionsstation an Bord und berichtete, daß vom Feinde bisher nichts zu sehen gewesen sei. Es erregte jedoch Argwohn, daß zwei von Rabaul zurückerwartete kleine Dampfer seit 14 Tagen überfällig waren. Der inzwischen an Bord gekommene Bezirksamtmann Dr. Gebhard bestätigte den Bericht des Paters.

In der Nacht zum 24. September wurde naher Funkverkehr des Schlachtkreuzers „Australia" gehört. Bei Hellwerden am 24. September wurde noch kein Feind gesichtet. Plötzlich tauchten aus dem dichten Dunst, der am Morgen über der sumpfigen Küste lag, von Südosten kommend vier Schiffe vor Friedrich-Wilhelms-Hafen auf, von denen das vorderste dem Typ nach als der australische Geschützte Kreuzer „Encounter" angesprochen wurde. Er lief mit Parlamentärflagge im Topp in Friedrich-Wilhelms-Hafen ein, gefolgt von einem Handelsdampfer. Die beiden anderen Schiffe, die als der Schlachtkreuzer „Australia" und der französische Panzerkreuzer „Montcalm" ausgemacht wurden, blieben außerhalb des Hafens und bewegten sich zunächst auf Alexishafen zu. Die Schiffe müssen des diesigen Wetters wegen, von Südosten kommend, dicht unter der Küste navigiert haben. Sonst wäre ihre Annäherung eher zu sehen gewesen. Ein Auslaufen aus Alexishafen in diesem Zeitpunkt, wo der Abstand von „Australia" nur noch etwa 6 Seemeilen betrug, war um so weniger möglich, als dieser Schlachtkreuzer dem „Cormoran" sehr erheblich an Geschwindigkeit überlegen war. Angesichts des Feindes wurde Anker gelichtet, auf der Stelle gedreht und in ein Versteck der naheliegenden Bostrembucht eingelaufen. Hinter der schmalen Einfahrt wurde „Cormoran" vor Bug- und Heckanker gelegt, so daß die Breitseite zur besseren Verteidigung dem

zu erwartenden Gegner zugewandt war. An dieser Stelle, die 3 bis 4 Seemeilen von der offenen See entfernt ist, konnte „Cormoran" nur indirekt beschossen oder durch leichte Streitkräfte angegriffen werden. Der Kommandant schreibt hierüber: „Während des Ankerlichtens und Drehens erreichte die Spannung ihren Höhepunkt. Die Besatzung, die zum erstenmal mit Trommel und Horn auf die Gefechtsstationen gerufen war, harrte gespannt, ihr Augenmerk auf die immer näher kommenden großen Schiffe gerichtet. Jeder nahm an, daß wir gesehen sein müßten. Trotzdem erfolgte beim Feinde nichts. In der Bostrembucht richteten wir uns sofort zur Verteidigung ein, die durch Landung von Schützenzügen und Maschinengewehren an einem Punkt des Wasserarms noch verstärkt wurde. Der Signalposten auf dem Baum auf der Insel Sek blieb bestehen. Er konnte über 3 bis 4 bis zum Schiff eingerichtete Zwischenposten alle Bewegungen des Feindes sofort an »Cormoran« melden. Seine erste Meldung, daß die beiden Panzerkreuzer auf Gegenkurs gegangen waren, ließ uns erfreulicherweise schließen, daß wir in der Tat nicht gesehen worden seien. Der Gedanke, daß Kriegsschiffe, die zum ersten Male vor einer feindlichen Küste erscheinen, derartig unaufmerksam sein konnten, kam uns ungeheuerlich vor. Nachdem wir mehrere Stunden auf den Gefechtsstationen gewartet hatten, meldete unsere Funkstation, daß der australische Admiral seinen Schiffen in offener Sprache den Befehl erteilt habe, für 16 Seemeilen Fahrt Dampf auf zu behalten. Wir nahmen hieraus an, daß er noch vor Dunkelheit von der Küste ablaufen wollte." Bei Einbruch der Dunkelheit kam der Bezirksamtmann an Bord, der die Vorgänge in Friedrich-Wilhelms-Hafen vom Hansemannberg aus beobachtet hatte. Er berichtete, daß der Feind etwa 150 Mann mit einer Menge Material gelandet habe. Dieser schien sich demnach für längere Zeit dort einrichten zu wollen. Die Absicht, mit dem eigenen Landungskorps die Australier überraschend von Land aus und gleichzeitig mit „Cormoran" von See aus anzugreifen, mußte aufgegeben werden, weil der Bezirksamtmann später die Nachricht brachte, daß damit zu rechnen wäre, daß die feindlichen Schiffe am kommenden Morgen wieder vor Alexishafen sein würden. Diese Nachricht gab die Gewißheit, daß nur beschleunigtes Auslaufen „Cormoran" vor dem Schicksal bewahren konnte, vernichtet zu werden. So unmöglich das Auslaufen aus der Bostrembucht auch erschien, durch den engen, gewundenen, riffreichen Kanal bei mondloser Nacht im Dunkel des Urwaldes und ohne die Möglichkeit, Scheinwerfer zu gebrauchen, als einzige Rettung mußte es versucht werden. Dem Korvettenkapitän Zuckschwerdt kam seine reiche Ortskenntnis zustatten, und „Cormoran" erreichte gegen 3 Uhr morgens am 25. September die durch leuchtende Brandung gekennzeichnete enge Riffausfahrt von Alexis-



Hilfskreuzer „Cormoran im Alexishafen und feindliches Geschwader vor dem Friedrich-Wilhelm-Hafen am 23./24. September 1915.

hafen. Da die Küste nach See zu weit von Riffen umgeben ist, so konnte angenommen werden, daß die Schiffe des Gegners die Nähe dieser gefährlichen Gewässer bei Nacht gemieden hatten.

Die nächste Aufgabe für „Cormoran" bestand nun darin, den Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich" auf seinem Marsch zum verabredeten Sammelpunkt Alexishafen rechtzeitig zu warnen. Ungeachtet der Nähe des Feindes wurde daher bereits am Tage des 25. September und in der folgenden Nacht versucht, „Prinz Eitel Friedrich" funktelegraphisch zu erreichen. Leider blieben alle Versuche ohne Erfolg. Auch mit der weiteren Annäherung an Palau wurde von „Prinz Eitel Friedrich" kein Zeichen vernommen, so daß man auf „Cormoran" anfing, sich ernste Sorgen über das Schicksal von „Prinz Eitel Friedrich" zu machen. Palau anzulaufen, war nicht angängig, da auf schnellstem Wege Yap erreicht werden mußte, um über den nach Alexishafen beorderten Kohlendampfer „Elmshorn" Näheres zu erfahren, da von ihm die ganze Zukunft von „Cormoran" abhing. Die Beschleunigung der Fahrt nach Yap war auch deshalb geboten, da die Besetzung der Insel bald erwartet werden konnte.

In der Nähe von Yap angelangt, wurden leise Funkanrufe gemacht, die durch eine von „Planet" erbaute Reservestation sofort beantwortet wurden. „Cormoran" konnte daher am Nachmittag des 28. September ungehindert einlaufen. Dort erhielt er die Nachricht, daß der erhoffte Kohlendampfer am Tage vorher seinen Ausrüstungshafen mit 7000 Tonnen Kohlen verlassen habe. Am Abend des 28. traf endlich ein Funkspruch von dem Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich" ein. Dieser teilte mit, daß er nach Übernahme von etwa 2000 Tonnen Kohlen von den Palauinseln am 27. September in Alexishafen eingetroffen sei, dort von der Mission über die Besetzung des Schutzgebietes unterrichtet worden wäre und nunmehr wegen der Zwecklosigkeit seines Verbleibens in diesem Gebiet den Marsch nach Südamerika angetreten habe. Nach Entzifferung dieses Funkspruches wurde mit aller Intensität versucht, „Prinz Eitel Friedrich" zu erreichen und ihn zum Verbleiben in der Südsee zu veranlassen. Eine einwandfreie Verständigung wurde, wahrscheinlich wegen starker Luftstörungen, n i c h t mehr erreicht.

Die Unvollkommenheit der damaligen funktelegraphischen Anlagen an Bord der beiden Hilfskreuzer wie auch auf den Hilfsdampfern, dazu die gerade in diesem Seegebiet oft ungewöhnlich starken Luftstörungen haben die gesamten gemeinschaftlichen Operationen entscheidend beeinflußt. Dieses machte sich besonders bemerkbar bei dem Versagen der Funkverbindung mit „Mark" und „Prinz Eitel Friedrich". Der Kommandant des „Cormoran" betont ausdrücklich: „Es sind auf »Cormoran« bestimmt

funktelegraphisch keine Fehler gemacht, der sehr tüchtige Funkoffizier und sehr gutes Funkpersonal haben alles daran gesetzt, »Prinz Eitel Friedrich« zu erreichen."

Nunmehr war „Cormoran" lediglich auf seinen Kohlendampfer angewiesen. Aber nach wenigen Stunden traf die niederschmetternde Kabelnachricht ein, daß der Kohlendampfer aus Manila von dem feindlichen Hilfskreuzer „Himalaya" zur Rückkehr in seinen Ausgangshafen gezwungen worden sei. Damit war für die nächste Zeit jede Hoffnung auf Kohlenzufuhr geschwunden. Da die Etappe Manila die bedrängte Lage des „Cormoran" übersah, so wurden durch ihre Vermittlung in St. Francisco und Durban noch je 7000 Tonnen Kohlen gekauft, die dem Schiff zugeführt werden sollten. Dies war aber unmöglich, da die Kohlenschiffe die Blockade nicht brechen konnten, zumal die Feinde stets rechtzeitig Nachrichten erhielten, sobald ein deutscher Dampfer seeklar machte. Der Kommandant des „Cormoran" hielt es für wichtig, möglichst an dem Kabel von Yap zu bleiben. Die für ein Anlaufen in Frage kommenden Häfen von Niederländisch-Indien waren durchweg von feindlichen Schiffen bewacht, außerdem besaß „Cormoran" mit seinen auf unter 500 Tonnen zusammengeschmolzenen Kohlenvorräten jetzt nur noch eine beschränkte Bewegungsfreiheit.

Am Abend des 29. September wurde deutlicher Funkverkehr der „Australia" beobachtet, deren Entfernung auf nur 200 Seemeilen geschätzt wurde. Korvettenkapitän Zuckschwerdt war der Ansicht, daß „Australia" die Absicht habe, Yap zu besetzen, obwohl Yap eigentlich in der Interessensphäre der Japaner lag. Der Kommandant schreibt in seinem Bericht: „Mit dem Erscheinen des Feindes vor Yap wurde die weitere Ausnutzung des Kabels hinfällig. Fiel damit voraussichtlich jede weitere Möglichkeit, Kohlen zu erhalten, so sollte doch wenigstens mit dem Rest der Kohlen der Feind noch geschädigt werden. Die Nähe der »Australia« ließ den Schluß zu, daß die feindlichen Schiffe Neuguinea verlassen hatten. Es bot sich daher Gelegenheit zur Wiederaufnahme unseres Angriffsplanes. Ich entschloß mich aus diesen Gründen, einen Schlag gegen die australische Besatzung von Friedrich-Wilhelms-Hafen zu versuchen. Da die Landungsabteilung des »Cormoran« dafür etwas schwach war, so wurde die »Planet«-Besatzung[1]) mit allen Waffen-, Munitions- und Proviantvorräten auf »Cormoran« eingeschifft, weil diese Leute für Yap nunmehr überflüssig erschienen." Das Inseegehen des „Cormoran" wurde etwas verzögert durch die Ausrüstung des in Yap stationierten Lloyd-Tenders (105 Br. R. T.), der wegen Mangels an Schiffsbooten zur Ausführung der Landung bei Friedrich-Wilhelms-

[1]) „Planet" war zum Schutz der funktelegraphischen Anlagen bei Kriegsbeginn nach Yap geschickt worden. Die Besatzung war in Verteidigungsstellungen an Land.

Hafen unter Führung des Lloyd-Offiziers Schlopsnies mitgenommen werden sollte. Zur Sprengung des in Yap zurückbleibenden „Planet" wurden einige Mann dort gelassen.

Am 30. September, 11 Uhr vormittags, ging „Cormoran" von Yap in See, schlug zuerst einen Scheinkurs nach Norden ein und dampfte dann aus Sicht von Yap in der Richtung nach Friedrich-Wilhelms-Hafen. Um Kohlen zu sparen, wurde der Lloyd-Tender in Schlepp genommen. Die See war jedoch so bewegt, daß „Cormoran" nur mit geringer Fahrt laufen konnte und die Schleppleine mehrfach brach.

Am 5. Oktober stand „Cormoran" bei der kleinen Insel Hannam in der Nähe von Friedrich-Wilhelms-Hafen, um Beobachtungen über den Feind anzustellen. Auffallend starker Funkverkehr bei Einsetzen der Dunkelheit ließ deutlich erkennen, daß mindestens drei Schiffe des Feindes in Friedrich-Wilhelms-Hafen oder in nächster Nähe sein mußten. Da auch mit einer Funkstation an Land gerechnet werden mußte, die jederzeit stärkere feindliche Kräfte herbeirufen konnte, wurde im letzten Augenblick von dem geplanten Angriff Abstand genommen. Ein längeres Warten bei der Insel Hannam erschien zwecklos; der Kommandant des „Cormoran" sah nunmehr als letzte Möglichkeit, Kohlen zu erlangen, an, nochmals nach Yap zurückzulaufen, in der Hoffnung, daß das Kabel noch zu benutzen sei. Im ungünstigsten Falle reichten dann die Kohlen noch bis zu dem neutralen Hafen von Guam. Der Kurs nach Yap führte bei den Hermitsinseln vorbei, wo auf der Insel Maron vielleicht noch Kohlen der Südsee-Gesellschaft H. R. Wahlen sein konnten. Doch wurden auch hier keine Kohlen vorgefunden. Auf der Fahrt nach Yap wurde lebhafter Funkverkehr von acht japanischen Kriegsschiffen beobachtet, deren verschiedene Lautstärke Schlüsse auf ihre Verteilung über das nördliche Schutzgebiet zuließ. Bei der Annäherung an Yap wurde die am meisten gebende Station, also vermutlich das Flaggschiff, immer lauter, so daß mit dessen Anwesenheit vor Yap gerechnet werden mußte. „Cormoran" hatte sich so eingerichtet, daß Yap kurz vor Sonnenuntergang in Sicht kommen mußte, um nötigenfalls im Schutze der Tropennacht dem Feinde entgehen zu können. Ein Vorteil für den Hilfskreuzer war, daß bei der Ansteuerung böiges und regnerisches Wetter herrschte und die Insel ziemlich in Wolken eingehüllt war. Als plötzlich die Insel auftauchte, kam gleichzeitig in einer Entfernung von höchstens 6 Seemeilen das japanische Linienschiff „Satsuma", das vor der Hafeneinfahrt lag, in Sicht. Es gelang dem „Cormoran", mit Hartruder und höchster Fahrt wieder in eine schützende Regenbö hineinzusteuern. Bald war aber das Schiff gegen den im Osten teilweise klaren Horizont sichtbar. Es hatte den Anschein, als nähme der

Japaner Kurs auf „Cormoran". Nach einigen Minuten höchster Spannung drehte der Japaner jedoch wieder ab, hatte also „Cormoran" offenbar nicht bemerkt.

Nachdem hiermit die Kabelverbindung über Yap für den Hilfskreuzer endgültig verschlossen war, ging der Kommandant nach einem wenig besuchten, aber ihm gut bekannten Ankerplatz, von dem aus eine Kohlenbestellung versucht werden sollte. Hierfür wurde die Lagune bei der Insel Lamutrik gewählt, in den Westkarolinen, etwa 350 Seemeilen von Yap und 380 Seemeilen von Guam, dem nächsten neutralen Hafen, entfernt.

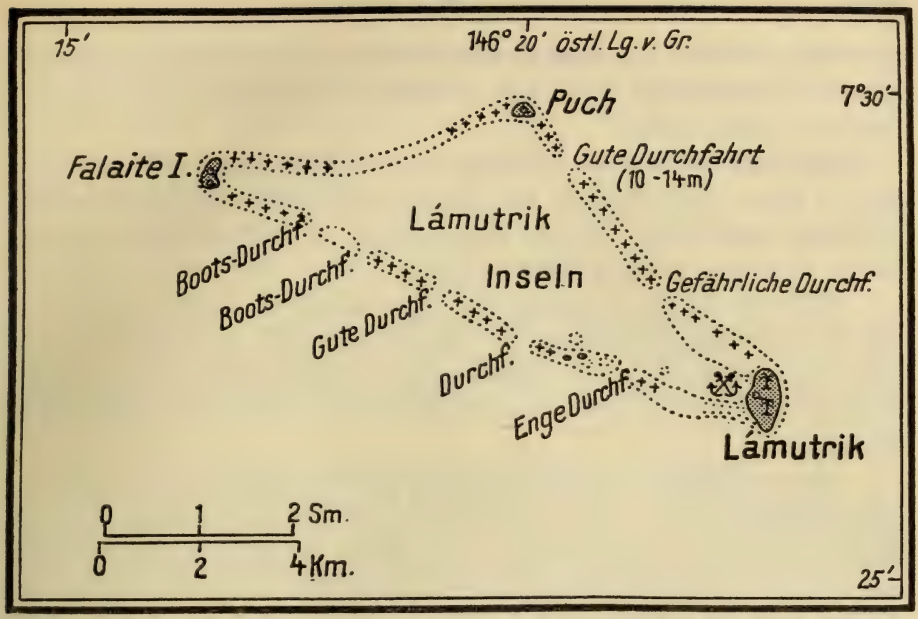
Am 12. Oktober lief „Cormoran" durch die nordöstliche Durchfahrt der Lagune und ankerte so nahe als möglich bei der Insel. Korvettenkapitän Zuckschwerdt hatte diese Durchfahrt und die Ankergelegenheit selbst zu Friedenszeiten mit dem alten „Cormoran" erprobt, der als erstes Kriegsschiff dort guten Ankergrund und geschützten Liegeplatz gefunden hatte. Die Insel Lamutrik deckte mit ihren hohen Bäumen gegen Sicht nach Osten. Von Westen kommende Schiffe hätten den Hilfskreuzer ebenfalls sehr schwer ausmachen können. Es war dem Kommandanten bekannt, daß auf Lamutrik nur ein weißer Händler, ein Engländer, wohnte und im Besitz eines brauchbaren Segelkutters war. Außerdem waren noch auf Lamutrik etwa 250 Eingeborene vorhanden. Bald nach dem Ankern kam der Engländer, der noch nichts vom Krieg wußte, an Bord. Nachdem sein Boot zu einem angemessenen Preise erstanden war, wurde ihm eine allgemeine Aufklärung, soweit es für die Zwecke des „Cormoran" erforderlich war, über die politische Lage gegeben. Das Segelboot wurde sofort ausgerüstet und bereits am folgenden Tage mit 3 Offizieren, Oberleutnant z. S. d. R. von Elpons, Oberleutnant z. S. Herbert Frank und Leutnant d. R. Gebhard, der in Alexishafen an Bord gekommen war, und 5 Schwarzen nach Guam entsandt. Dort sollten die Offiziere versuchen, telegraphisch Kohlen und Proviant zu bestellen. Oberleutnant z. S. Frank war mit den Verhältnissen in Guam aus der Friedenszeit gut vertraut. Nach Erfüllung der Aufgabe sollte das Boot wieder zurückkehren. Es wurde angenommen, daß das Boot etwa in 14 Tagen Guam erreichen könne.

Am 6. November wurden Rauchwolken am nördlichen Horizont gesichtet, die sich nach Osten hin fortbewegten. Allmählich wurden auch Masten und der Schornstein vom Vortopp aus sichtbar. Das Schiff wurde als japanischer Dampfer angesprochen, der nach einem Sammelplatz der Japaner steuerte. Wegen Kohlenmangels konnten auf „Cormoran" Maschine und Kessel nicht dauernd klargehalten werden; der Weg durch die Lagune führte außerdem zunächst mehrere Seemeilen auf entgegengesetzten Kurs. Es war daher ausgeschlossen, den Dampfer zu jagen.

40 Seemeilen östlich von Lamutrik liegt die Insel Satuval; ein von dort eintreffendes Kanu brachte dem „Cormoran" einige Tage später von einem dort wohnenden deutschen Händler einen Brief, in dem mitgeteilt wurde, daß ein japanisches Kriegsschiff mehrere Tage vor der Insel auf einen Dampfer gewartet habe. „Cormoran" wäre daher bei der Verfolgung des Dampfers diesem Kriegsschiff sofort in die Arme gelaufen. Der mit einem Kanu nach Satuval entsandte Kapitänleutnant Paul Dreßler kehrte nach fünf Tagen mit der beruhigenden Nachricht zurück, daß auf Satuval kein Verkehr zwischen Japanern und Eingeborenen stattgefunden hätte, daß daher auch von „Cormoran" den Japanern nichts bekanntgeworden wäre.

Zwei Monate lang, bis zum 12. Dezember, hat „Cormoran" in Lamutrik gelegen. Der Kommandant berichtet hierüber: „Bereits mit dem Einlaufen in die Lagune waren die Essenportionen erheblich herabgesetzt worden. Während der langen Wartezeit gingen allmählich auch die letzten Vorräte aus. Nur Mehl, Hülsenfrüchte, Kaffee, Tee und bereits stark angegangenes Salzfleisch, ein Überbleibsel von der alten Russenladung, hielten noch für einige Zeit vor. Vom 2. November an wurden daher Kokosnüsse von der Insel als Hauptnahrungsmittel herangezogen. Die Eingeborenen hatten 700 Stück täglich zu liefern, d. h. eine Nuß zum Essen und eine zum Trinken für den Kopf der Besatzung. Es sind schließlich 50 000 Nüsse von der Besatzung verzehrt worden. Der Fischreichtum der Lagune konnte zur allgemeinen Verpflegung nicht ausgenutzt werden, da wegen der Korallenriffe mit Netzen nicht gefischt werden kann. Alles Wasser wurde von Land besorgt, und zwar, da es Frischwasser dort nicht gab, aus Gruben, die in einiger Entfernung vom Ufer in den Sand gegraben wurden. Auf diese Weise wurde das bis dorthin durchsickernde Seewasser seines Salzgehalts beraubt und leidlich filtriert. Ein Kessel wurde dauernd mit Holz in Betrieb gehalten. Eine Abteilung von 25 bis 40 Mann mit einem Offizier und einem Ingenieur war zum Holzfällen an Land stationiert. — Am 17. November verstarb am Typhus der Obervermessungsgast Gläser."

In der Nacht zum 12. Dezember erregten große Feuerbrände der Eingeborenen, die auf das Insichtkommen von Segelkanus hindeuteten, die Aufmerksamkeit der Besatzung. Diese Kanus kamen von dem großen Truk Atoll, etwa 350 Seemeilen östlich von Lamutrik. Sie hatten diese Strecke bei dem stetig achterlichen Wind in vier Tagen zurückgelegt. Die Insassen berichteten, daß die Japaner Truk zu einer vollständigen Flottenstation ausgebaut hätten. Der Admiral habe den Eingeborenen bekanntgeben lassen, daß er in diesen Tagen ein Schiff entsenden werde, das auch auf den kleineren Inseln die japanische Flagge heißen solle. Da gleichzeitig der



Ankerplatz des Hilfskreuzers „Cormoran" bei Lamutrik vom 12. Oktober bis 12. Dezember 1914.

bisher nur nachts gehörte japanische Funkverkehr nunmehr auch am Tage einsetzte, hielt es der Kommandant des „Cormoran" nicht mehr für geboten, in Lamutrik zu bleiben, sondern sofort nach dem neutralen Guam zu gehen. Als am 13. Dezember kurz vor Sonnenuntergang „Cormoran" auf einem Ansteuerungspunkt etwa 15 Seemeilen östlich von der Insel Guam eintraf, meldete das Hafenwachschiff durch offenen Funkspruch an die Landstation von Guam, daß am westlichen Horizont ein japanisches Kriegsschiff in Sicht sei. Während der Nacht blieb „Cormoran" auf der Ostseite der Insel, rundete bei Hellwerden die Nordecke und lief am 14. morgens in Guam ohne Proviant und mit nur wenigen Tonnen Kohlen in den Bunkern ein. Sofortige Besprechungen mit dem amerikanischen Gouverneur ergaben, daß ausreichender Proviant nicht geliefert werden könne, und nur 100 Tonnen Kohlen. Der Kommandant des „Cormoran" hatte 1500 Tonnen Kohlen zur Fahrt nach dem nächsten deutschen Hafen, Ostafrika, verlangt. Mit einer Kohlenmenge von 100 Tonnen war noch nicht einmal Manila zu erreichen. „Cormoran" war daher gezwungen, zu internieren. Bereits am 17. Dezember erschien der japanische Panzerkreuzer „Iwate" mit einem Admiral an Bord vor dem Hafen, um über „Cormoran" Erkundigungen einzuziehen. Er kam von Lamutrik, wo er die kurz vorher erfolgte Abfahrt des „Cormoran" erfahren hatte. Nachdem der

japanische Admiral von dem Kommandanten des amerikanischen Schiffes „Supply" informiert war, daß „Cormoran" interniert sei, ging der Japaner wieder in See.

Das nach Guam von „Cormoran" aus Lamutrik entsandte Segelboot war in leckem Zustande, halb voll Wasser, nach fünfzehntägiger Segelfahrt in Guam eingetroffen. Seinen Auftrag hatte es nicht ausführen können, da die Besatzung sofort interniert worden war.

Während der Internierung des „Cormoran" in Guam wurden nur die Abfeuerungseinrichtungen der Geschützverschlüsse abgenommen. Die Maschine mußte wegen der Taifungefahr im Hafen zum Gebrauch klarbleiben. Der Kohlenbestand des Schiffes durfte aber 150 Tonnen nicht überschreiten.

Als im Februar 1917 die Spannung zwischen den Vereinigten Staaten und Deutschland wegen des uneingeschränkten U-Bootshandelskrieges sich verschärfte, begann für „Cormoran" in Guam ein völliger Kriegszustand. Die Besatzung durfte das Schiff nicht mehr verlassen. Alle Telegramme und jegliche Post an „Cormoran" wurden zurückgehalten. In Guam selbst waren Tag und Nacht die Geschütze besetzt und es wurde Kriegswache gegangen; nachts unterhielten abgeblendete Dampfboote einen Patrouillendienst. Durch Zufall war bekanntgeworden, daß am 5. April in den Vereinigten Staaten über Krieg und Frieden entschieden werden sollte. Es wurden daher alle Vorbereitungen getroffen, um das Schiff nicht in Feindeshand fallen zu lassen.

Am 7. April morgens erhielt der Kommandant des „Cormoran" einen offiziellen Brief durch einen Parlamentär, den Adjutanten des Gouverneurs, Oberleutnant zur See Owen Bartlett, in welchem der Kriegszustand zwischen den Vereinigten Staaten und Deutschland bekanntgegeben und die bedingungslose Übergabe des „Cormoran" und seiner Besatzung verlangt wurde.

Zwischen dem amerikanischen Parlamentär und dem Korvettenkapitän Zuckschwerdt entwickelte sich nun in Gegenwart des Kapitänleutnants Dreßler und des Oberleutnants zur See Hans Müller in der Kajüte folgende Verhandlung:

Der Kommandant: „Das Schiff unter meinem Kommando ist waffen- und verteidigungslos, es hat keine Kohlen, ich kann daher weder Widerstand leisten noch den Versuch machen, zu entkommen. Ich bin bereit, die Besatzung der Sorge der Vereinigten Staaten anzuvertrauen, vorausgesetzt, daß ihr ehrenvolle Bedingungen gewährt werden, die ich selbst als ehrenvoll ansehen würde."

Der Parlamentär: „Und das Schiff?“

Der Kommandant: „Das ist eine Frage, die ich nicht diskutieren kann.“

Der Parlamentär: „Ich muß auf der bedingungslosen Übergabe des Schiffes bestehen.“

Der Kommandant: „Sie sind also nicht beauftragt, mein Anerbieten dem Gouverneur zur Erwägung vorzulegen?“

Der Parlamentär: „Nein.“

Der Kommandant: „So habe ich nichts mehr hinzuzufügen.“

Der Parlamentär: „Ich mache Sie darauf aufmerksam, daß Ihr Schiff nach meinem Vonbordgehen als feindliches Schiff behandelt werden wird.“

Der Kommandant: „Mein Entschluß ist endgültig.“

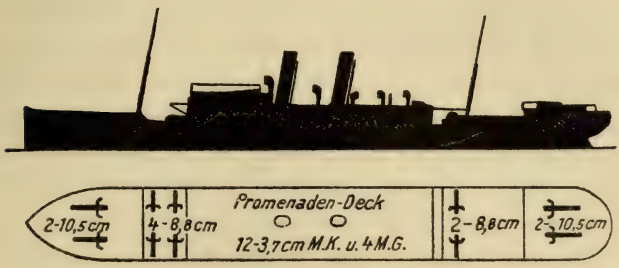
Oberleutnant zur See Müller verbrannte sofort die Geheimsachen, der Kommandant befahl die Besatzung aufs Achterdeck, der I. Offizier meldete ordnungsmäßig die Besatzung zur Stelle, der Leitende Ingenieur, daß alle Maßnahmen in Kesseln und Maschine getroffen seien. Darauf gab Korvettenkapitän Zuckschwerdt bekannt, daß er die bedingungslose Übergabe des Schiffes verweigert habe, befahl der Besatzung, in voller Ruhe von Bord zu gehen, und schloß mit drei Hurras auf den Obersten Kriegsherrn. — Darauf kam der Befehl: „Alle Mann von Bord“ und danach „Schiff sprengen“. Die Sprengladung riß das Schiff Steuerbord vorn vom Schiffsboden bis zum Deck in großer Breite auf. Die Leute gingen in tadelloser Haltung und gehobener Stimmung von Bord, während der Hoboist Farkens das Deutschlandlied spielte. Nichtschwimmer, Kranke und Chinesen wurden in dem am Heck liegenden Rettungsboot untergebracht. Für die übrigen Leute stand reichlich Holzwerk zur Rettung zur Verfügung. Der Hilfskreuzer ging innerhalb 4 Minuten mit wehender Flagge unter. Der Kommandant sprang als Letzter vom Heckgeländer ins Wasser. Als er wieder auftauchte, versank die am Flaggenstock wehende Flagge unter den brausenden Hurras der im Wasser treibenden Leute. Die im Wasser schwimmende Besatzung von etwa 360 Mann wurde fast vollzählig gerettet und kam in amerikanische Gefangenschaft. Insgesamt sind bei dem Untergang nur 7 Tote der Besatzung zu verzeichnen[1]). Der sehr geringe Menschenverlust ist in der Hauptsache der Ruhe des Kommandanten und der Offiziere sowie der musterhaften Disziplin der Besatzung zuzuschreiben.

[1]) Obersteuermann Beuershausen und Obermatrose Reschke, beide an Herzschwäche gestorben Obermaschinist Blum, Obervermessungsgast Burkhart, Obermatrose Glaser, Matrose Penning, Heizer Roos sind ertrunken. Die geborgenen Leichen wurden feierlich beigesetzt.

Als die amerikanischen Seeoffiziere den Vorfall erfaßt hatten, wurde von ihrer Seite alles getan, um die Leute des „Cormoran" zu retten. Beim Längsseitkommen auf dem amerikanischen Schiff „Supply" wurde bereitwilligst Hilfe geboten, und der Hornist blies das Ehrensignal. Der Kommandant der „Supply" empfing Korvettenkapitän Zuckschwerdt mit den Worten: "Captain, you are a brave man[1])."

[1]) In der amerikanischen Marinezeitschrift „United States Naval Institute Proceedings" Nr. 342, August 1931, befindet sich ein von dem damaligen Parlamentär, Commander Owen Bartlett, geschriebener, sehr ritterlicher und anerkennender Artikel über das erste Kriegsereignis im Kriege zwischen den Vereinigten Staaten und Deutschland: „Destruction of S. M. S. »Cormoran«." Dieses Heft wurde vom Verfasser an den Korvettenkapitän Zuckschwerdt mit einer freundschaftlichen Widmung übersandt. Beide Offiziere trafen 1935 in New York zusammen und tauschten in herzlicher Kameradschaft ihre Erlebnisse aus. Hierbei stellte es sich heraus, daß das Offizierkorps der Amerikaner in Guam damals in dem Glauben war, es würde ihm gelingen, „Cormoran" in Besitz zu nehmen. Sie hatten nur mit dem Öffnen der Bodenventile gerechnet, wobei bis zum Versinken des Schiffes längere Zeit verflossen wäre. Inzwischen sollte durch Leichter die Ankerkette abgesprengt und das Schiff mit Dampfbooten auf seichtes Wasser geschleppt, dort gedichtet und ausgepumpt werden. Die Sprengung und schnelle Versenkung machte diesen amerikanischen Plan zunichte.

S. M. Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich“.



1 : 2000

Zahlenangaben siehe S. 6.

Angaben über die Besatzung:

Komdt. K. Kpt. Thierichens
I. O. Kaptlt. Brauer
Prisen-Offz. Kaptlt. Wagenführ
N. O. Kaptlt. d. S. II Mundt
A. O. Oblt. z. S. Niedermaier
Adj. Oblt. z. S. Günzel
F. T. O. Oblt. z. S. Cording
L. Ing. M. Ob. Ing. Loescher
Oblt. z. S. Hespe
Oblt. z. S. d. Ref. Siewert
Oblt. z. S. d. Ref. Zache
Hilfsoblt. z. S. Kühnemann
Lt. z. S. Koch (Georg)
Lt. z. S. d. Ref. Kortmann
Lt. z. S. d. Ref. Scheurlen
Hilfslt. z. S. Korth
Hilfslt. z. S. Spinken
Vizefeuerm. d. Ref. Dönitz
M. Ob. Ing. Henricy
Hilfsing. Müller
M. St. Arzt Dr. Krüger-Kroneck
M. Assist. Arzt Dr. Nolte
Assist. Arzt d. Ref. d. Armee Dr. Sohler
M. Ob. Zahlm. Fiedler
M. Ob. Zahlm. Lossau

Hierzu 323 aktive und 54 inaktive Mannschaften

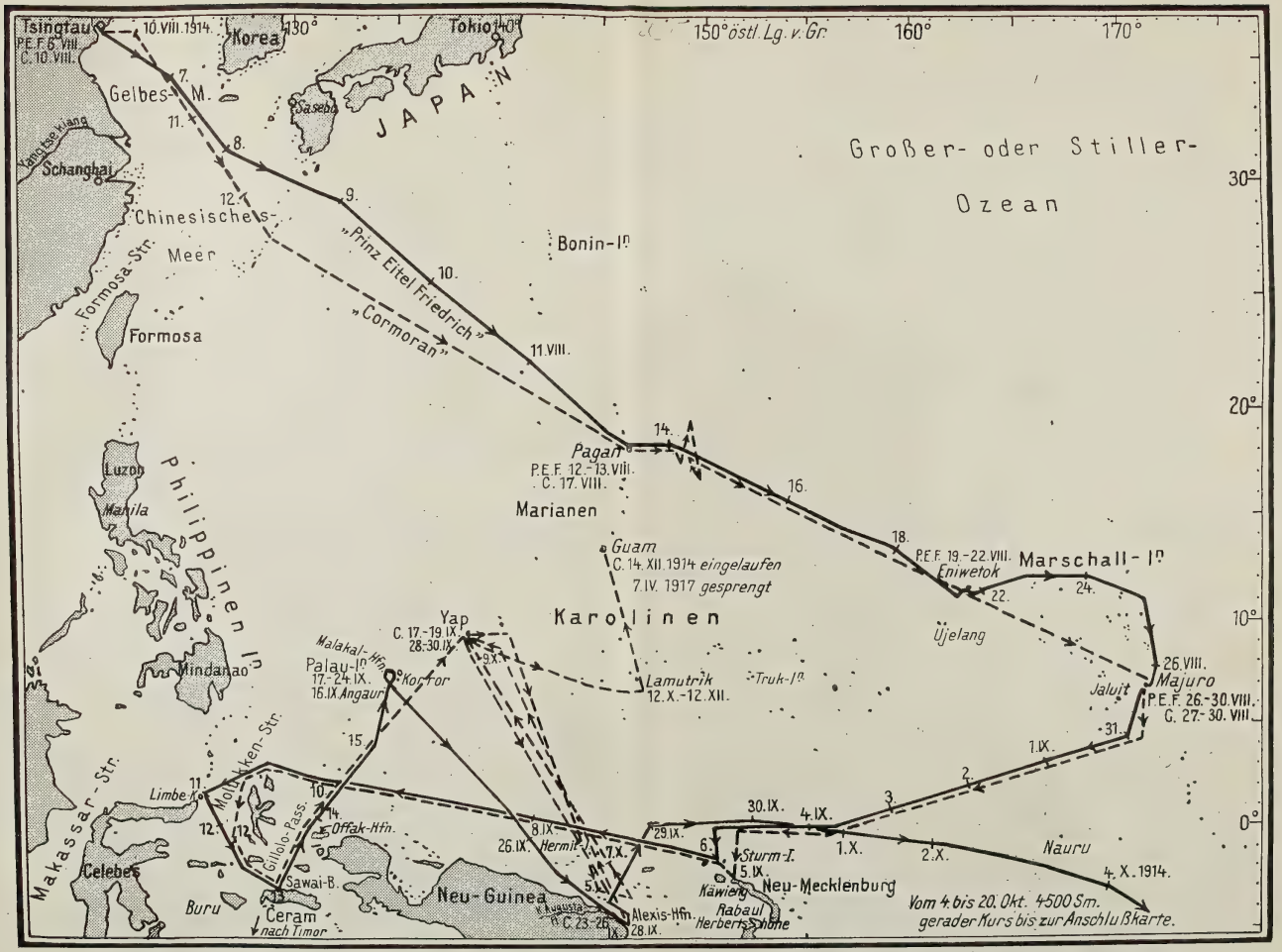
Gesamtkopfstärke: 402

Als Ende Juli 1914 die Nachrichten aus der Heimat den Krieg als unmittelbar bevorstehend ankündigten, hatte der Älteste Offizier, der vom Kreuzergeschwader in Tsingtau zurückgelassen worden war, Fregattenkapitän v. Müller, Kommandant S. M. S. „Emden", den Befehl gegeben, daß der Post- und Passagierdampfer des Norddeutschen Lloyd „Prinz Eitel Friedrich", der sich zur Zeit in Schanghai befand, sich sofort nach Kiautschou zu begeben hätte. Am 2. August, nachmittags um 5 Uhr, lief „Prinz Eitel Friedrich" ein. Inzwischen war auch das Telegramm vom Admiralstab angekommen, daß die Mobilmachung befohlen sei. Nunmehr erhielten die Kanonenboote „Luchs" und „Tiger" den Befehl, den „Prinz Eitel Friedrich" als Hilfskreuzer auszurüsten und in Dienst zu stellen. Der Kommandant des „Luchs", Korvettenkapitän Thierichens, wurde Kommandant des Hilfskreuzers. Am folgenden Morgen machten die beiden Kanonenboote längsseit von „Prinz Eitel Friedrich" fest und gaben bis zum 4. August nachmittags die Geschütze, Material und Inventar auf den Hilfskreuzer über. Am Abend des 4. August wurde die Mannschaft der Kanonenboote auf „Prinz Eitel Friedrich" eingeschifft und der Hilfskreuzer in der Nacht an die Kohlenmole verholt. Am 5. August, morgens um 8 Uhr, wurde „Prinz Eitel Friedrich" durch Heißen von Flagge und Wimpel in den Dienst der Kaiserlichen Marine gestellt.

Nach Beendigung der Kohlenübernahme und des Einbaus der Geschütze lief „Prinz Eitel Friedrich" zusammen mit S. M. S. „Emden" und dem Kohlendampfer „Markomannia" am 6. August nachmittags aus. Auf dem Wege nach der Insel Pagan wurden verschiedentlich japanische Dampfer angetroffen, die aber unbehelligt gelassen wurden, weil zwischen Deutschland und Japan noch kein Kriegszustand bestand. Am 10. August konnten die Geschütze mit je drei Schuß angeschossen werden. Am 12. August traf „Prinz Eitel Friedrich" in Pagan ein, wo Graf Spee das Kreuzergeschwader sowie eine Anzahl Kohlendampfer bereits versammelt hatte. „Prinz Eitel Friedrich" erhielt den Befehl, zunächst als Führerschiff des Trosses zu dienen; infolgedessen fuhr der Hilfskreuzer nach dem Auslaufen des Kreuzergeschwaders Steuerbord querab von „Scharnhorst" an der Spitze des Trosses. Über die Fahrt bis nach dem Eniwetok Atoll, wo am 19. August geankert wurde, ist nur zu bemerken, daß in den Nächten die Kohlendampfer vielfach die Fühlung verloren und morgens erst mühsam gesucht werden mußten.

Am 20. August wurde der Hilfskreuzer vom Grafen Spee besichtigt. Nach dem Auslaufen aus dem Eniwetok Atoll am 22. August wurde die Fahrt mit dem Kreuzergeschwader in ähnlicher Weise wie bisher fortgesetzt und am 26. August im Majuro Atoll geankert. Unterwegs fand auf

Skizze 12.



Weg des Hilfskreuzers „Cormoran" (Russ. Dpf. „Rjäsan") bis zur Sprengung und Weg des Hilfskreuzers „Prinz Eitel Friedrich" bis 4. Oktober 1914.

Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin.
Alle Rechte vorbehalten.

„Prinz Eitel Friedrich" eine Schießübung mit Gefechtsmunition gegen eine von S. M. S. „Gneisenau" geschleppte Bordscheibe statt. Im Majuro Atoll traf auch der Hilfskreuzer „Cormoran", Kommandant Korvettenkapitän Zuckschwerdt, ein (siehe unter „Cormoran"). Nachdem „Prinz Eitel Friedrich" und „Cormoran" aus dem Dampfer „Mark" Kohlen aufgefüllt hatten, wurden beide Schiffe anschließend an eine Sitzung beim Grafen Spee nach der Westküste Australiens entlassen, um dort Kreuzerkrieg zu führen. Da „Prinz Eitel Friedrich" bis zum 14. September unmittelbar mit „Cormoran" zusammenarbeitete, so ist diese Zeitspanne der gemeinsamen Fahrt bereits im Abschnitt „Cormoran" geschildert worden. Nur für kurze Zeit bekam „Prinz Eitel Friedrich" von „Cormoran" Sonderaufträge.

Am 5. September trennten sich beide Hilfskreuzer für einen Tag, da „Cormoran", der mit den Kohlen besonders knapp war, hoffte, bei Käwieng Kohlen zu erhalten; da aber solche von „Cormoran" nicht angetroffen wurden, vereinigten sich beide Schiffe bereits am 6. September mittags in der Nähe der Sturminsel und setzten die Reise bis zum 10. September gemeinsam fort. Dann wurde „Prinz Eitel Friedrich" nach Limbe entsandt, um Nachrichten zu erhalten und um festzustellen, ob eines der deutschen Hilfsschiffe mit Kohlen in den niederländischen Gewässern erwartet werden könne. Die Fahrt war, wie im Abschnitt „Cormoran" geschildert wurde, ergebnislos.

Vom 12. bis 14. September fuhren beide Schiffe auf der Kohlensuche nach der Insel Ceram in die Sawaibucht. In einer Sitzung der beiden Kommandanten wurde beschlossen, daß „Prinz Eitel Friedrich" nach den Palauinseln, und zwar nach Angaur, „Cormoran" nach Yap gehen sollte. Bis zum 15. fuhren beide Schiffe noch zusammen, da die Kurse in gleicher Richtung lagen. Dann trennten sie sich und sind im weiteren Verlauf des Kreuzerkrieges nicht mehr zusammengekommen.

Bis zum 29. September hat aber doch noch eine gewisse Fühlung, allerdings nur mit sehr loser und vielfach mißverstandener Funkverbindung, bestanden.

Da aber seit der räumlichen Trennung am 15. September der Kommandant des „Prinz Eitel Friedrich", Korvettenkapitän Thierichens, selbständig handelte, so seien hier diejenigen Eintragungen in das Kriegstagebuch, die der Kommandant persönlich machte, und auf denen seine weiteren Entschlüsse beruhen, wörtlich angeführt:

„Lage und Überlegungen. Nachrichten aus Limbe ergeben, Holland übt Neutralität streng aus, sucht Kreuzerstützpunkte ab und hat bereits unsere Kohlendampfer z. T. verwiesen. Die Plätze auf Timor sind

entdeckt und militärisch besetzt. Auf einen Stützpunkt in Niederländisch-Indien für Operationen an der Westküste Australiens ist nicht mehr zu rechnen. Kohlen dringend notwendig, da nur noch die Bunkerkohlen vorhanden sind. Englische, französische und japanische Kriegsschiffe bewachen und patrouillieren die Zugänge durch die Sundainseln nach Westaustralien ab. Es ist anzunehmen, daß die Australiendampfer zur Zeit nicht die gewöhnliche Colombo- oder Suezroute nehmen und gesammelt eskortiert werden, zumal »Emden« die Gegend schon unsicher gemacht hat.

Entscheidung. Kreuzerkrieg in Westaustralien aussichtslos. Es ist zu versuchen, die aus den Kreuzerstützpunkten ausgewiesenen Dampfer und die, welche nach Menadonachrichten zu erwarten sind, durch Funkspruch zu bekommen und zu sammeln. Falls dies nicht glücken sollte, ist nach Ostaustralien zu gehen mit dem Stützpunkt auf einer der vielen dem »Cormoran« bekannten ostaustralischen Inseln."

Auf Grund dieser Überlegungen wurden die Hilfsdampfer „Tannenfels", „Frisia", „Senegambia" und „Mark" angerufen und der Anruf zu verschiedenen Zeiten wiederholt. Alles war erfolglos. In der Sitzung der Kommandanten der beiden Hilfskreuzer am 14. September war für „Prinz Eitel Friedrich" beschlossen worden, daß das Schiff nach dem Anlaufen von Angaur nach Malakalhafen gehen sollte, um sich zu erkundigen, ob die Japaner die angesiedelten Ponapeleute aufzuwiegeln suchten. Schließlich sollte „Prinz Eitel Friedrich" mit oder ohne Kohlen nach der Sturminsel kommen. „Cormoran" beabsichtigte, von Yap aus Manila und Batavia durch Kabeldepesche zu benachrichtigen, daß alle Kohlen nach der Sturminsel geschickt werden möchten.

Dieser Plan war aber abgeändert worden, weil infolge eines irrtümlich offen gegebenen Signals dem Gegner alle Absichten bekanntgeworden sein konnten, falls er im Besitz des Handelsverkehrsbuches war. Es war daher beschlossen worden, an Stelle der Sturminsel Alexishafen als Stützpunkt zu wählen.

Am 16. September lief „Prinz Eitel Friedrich" in Angaur ein und hörte dort, daß noch kein Feind gesehen worden sei, dagegen waren „Emden" mit „Markomannia" und „Elmshorn" sowie „Geier" mit „Bochum" und „Tsingtau" in Yap gewesen. Korvettenkapitän Thierichens erfuhr aber, daß in Malakalhafen auf Korror etwa 2000 Tonnen Kohlen an Land liegen sollten. Mit Hilfe des Lotsen eines Stationsdampfers gelang es, das äußerst schwierige Fahrwasser zwischen den Palauinseln zu befahren, wobei trotz der Lotsenhilfe und trotz des Ablotens durch ein vorausgeschicktes Motorboot das Schiff festkam. Es kam aber nach kurzer Zeit unbeschädigt mit eigener Kraft los, da vorsichtshalber die Passage bei

Niedrigwasser und mit gefluteten Doppelbodenzellen angetreten war. Es wurde dann in Malakalhafen eingelaufen und sobald als möglich mit der Bekohlung begonnen. Die Kohlen mußten in Booten von Land an Bord gebracht werden. Während des Kohlennehmens kam ein mit „Cormoran" verabredetes Signal „Feind achteraus in Sicht". Es wurde sofort Dampf aufgemacht, doch stellte sich das Signal als falscher Alarm heraus. Die Kohlenübernahme war infolge der örtlichen Schwierigkeiten erst am 23. September beendet; es waren im ganzen 1940 Tonnen Kohlen übergenommen worden. Die Qualität der Kohle war sehr gering. Der Regierungsleiter Winkler versicherte, daß die dort ansässigen Japaner sich bisher ruhig verhalten hätten. Vorsichtshalber erhielten sie aber in der Zeit der Anwesenheit des Hilfskreuzers die Anweisung, ihre Behausungen nicht zu verlassen.

Am 24. September wurde beschlossen, entsprechend der Verabredung mit „Cormoran" nach Alexishafen zu gehen. Über das Schicksal des „Cormoran" war man zu dieser Zeit besorgt, weil es nicht gelang, funktelegraphisch mit „Cormoran" in Verbindung zu treten und von „Cormoran" selbst nichts gehört wurde. Der Regierungsdampfer „Comet" erhielt daher Befehl, nachts in die Nähe von Yap zu gehen, um zu erfahren, wie es dort stände. Er sollte Yap funktelegraphisch anrufen, die Antwort an „Prinz Eitel Friedrich" übermitteln und dann auf seine Station Neupommern zurückgehen. Sicherheitshalber war ein besonderer Code verabredet. Es wurden aber von „Comet" keine Nachrichten aufgenommen. „Prinz Eitel Friedrich" war am genannten Tage um 1 Uhr nachmittags in See gegangen und zunächst mit 13 Seemeilen Fahrt Kurs in Richtung auf Alexishafen gelaufen. Auf der Abendwache wurde englischer Funkverkehr von drei Stationen gehört, der im Laufe der Zeit an Stärke zunahm. Am 25. morgens um 3 Uhr wurde der feindliche Funkverkehr so laut, daß der Gegner ganz in der Nähe zu sein schien. Um die Rauchentwicklung möglichst einzuschränken, wurde die Fahrt bis auf 8 Seemeilen heruntergesetzt und nur noch die Tsingtaukohle gebrannt. Am Tage wurde nichts gesichtet und in der folgenden Nacht wieder mit 13 Seemeilen weitergelaufen. Außer den englischen Funkstationen wurden nun auch japanische Stationen gehört, jedoch nahm die Lautstärke stetig ab, so daß es den Anschein hatte, daß sich der Abstand vom Feinde vergrößerte.

Bis zum 28. wurde nichts Auffälliges bemerkt und um 8 Uhr morgens in Alexishafen eingelaufen. Ein Missionar kam sofort an Bord und teilte mit, daß Neuguinea von den Engländern besetzt sei. „Cormoran" wäre am 23. September eingelaufen, und einen Tag später sei das australische Geschwader und ein französischer Panzerkreuzer in Friedrich-Wilhelms-

Hafen angekommen und habe dort ein Landungskorps von etwa 250 Mann und einige Geschütze gelandet (Näheres ist im Abschnitt „Cormoran", siehe Seite 101, enthalten). Ein feindlicher Kreuzer habe vor Alexishafen aufgeklärt, doch sei „Cormoran" unentdeckt geblieben, da er in einer Seitenbucht gelegen habe. Das feindliche Geschwader wäre dann am 24. abends wieder ausgelaufen, angeblich um nach Rabaul zu gehen. Es würde noch heute in Alexishafen zurückerwartet. Der Hilfskreuzer „Cormoran" wäre darauf in der Nacht zum 25. ebenfalls ausgelaufen, hätte aber für „Prinz Eitel Friedrich" weder mündlich noch schriftlich irgend etwas hinterlassen, sondern nur die Mission gebeten, etwa ankommende Hilfsdampfer, namentlich Kohlen, nach Yap zu schicken. Der Missionar erwähnte noch, daß auf „Cormoran" von einem Einlaufen in den Kaiserin-Augusta-Strom gesprochen worden sei. „Prinz Eitel Friedrich" ging darauf sofort mit hoher Fahrt wieder in See, nach Westen, vor die Mündung des Kaiserin-Augusta-Stromes, und versuchte funktelegraphisch mit „Cormoran" in Verbindung zu treten, falls der Hilfskreuzer in den Strom hineingegangen sei. Der Versuch war erfolglos, da „Cormoran" den Ankerplatz auf dem Kaiserin-Augusta-Strom bereits seit drei Tagen verlassen hatte.

„Prinz Eitel Friedrich" setzte nun seine Fahrt in nördlicher Richtung bis nach dem Äquator fort. Korvettenkapitän Thierichens stellte folgende Überlegungen an:

„In Ostasien, der Südsee und in Niederländisch-Indien ist mit einer Kohlenversorgung nicht mehr zu rechnen. Die Japaner bewachen nördlich des Äquators die Schiffahrtswege, die Engländer stehen auf den Zugängen nach Westaustralien, während die Australier und Franzosen die Straßen nach Ostaustralien abpatrouillieren. Von »Cormoran« ist trotz vieler funktelegraphischer Anfragen keinerlei Antwort eingetroffen. »Prinz Eitel Friedrich« hat zur Zeit noch so viel Kohlen, daß er nach Südamerika kommen kann, wo er mit Erfolg von Nutzen sein könnte."

Aus diesen Gründen beschloß der Kommandant, den bisherigen Schauplatz zu verlassen und nach Südamerika zu gehen. Bevor dieser entscheidende Entschluß zur Ausführung kam, wurde sicherheitshalber noch einmal an „Cormoran" gefunkt, mit der Bitte um Einverständnis und Mitteilung seiner eigenen Absichten. Dieser Funkspruch wurde von „Cormoran" abgenommen und verstanden. Jedoch wurde keinerlei Antwort gehört[1]). In dem Bericht des „Cormoran" findet sich folgender Absatz: „Nachrichten von unserem Kriegsgefährten »Prinz Eitel Friedrich« fehlten. Da erreichte uns das ersehnte Lebenszeichen in Gestalt einer enttäuschenden

[1]) Vgl. S. 104.

Nachricht. Der Hilfskreuzer teilte mit, daß er nach Übernahme von etwa 2000 Tonnen Kohlen in den Palauinseln am 28. September in Alexishafen eingetroffen sei, dort von der Mission über die Besetzung des Schutzgebietes unterrichtet wäre und nunmehr wegen der Zwecklosigkeit seines Verbleibens in diesem Gebiet den Marsch nach Südamerika angetreten habe. Nach Entzifferung dieses Funkspruches wurde mit aller Intensität versucht, »Prinz Eitel Friedrich« zu erreichen, ihn über unsere Lage aufzuklären und dadurch zum Verbleiben zu veranlassen. Es traten aber so starke Luftstörungen hindernd in den Weg, daß eine Verständigung nicht erreicht wurde." — So, wie die Dinge lagen, war der Entschluß des Kommandanten des Hilfskreuzers „Prinz Eitel Friedrich", so hart und schmerzlich er von „Cormoran" auch empfunden werden mußte, unbedingt richtig, denn wenn schon die Kohlenversorgung für *einen* Hilfskreuzer aussichtslos war, so wurde für zwei Hilfskreuzer in den gleichen Gewässern aus diesem Grunde die Tätigkeit völlig lahmgelegt. Es gibt Kriegslagen, in welchen man, um selbst etwas Größeres zu leisten, einen Mitkämpfer, dem man nach eigener Überzeugung doch nicht helfen kann, im Stich lassen muß. Man übernimmt damit aber eine volle Verantwortung, und erst der *Erfolg* beweist, ob man richtig gehandelt hat oder nicht. Dieser Erfolg sprach für den Kommandanten des „Prinz Eitel Friedrich". Im vorliegenden Falle wurde der Entschluß für Korvettenkapitän Thierichens noch dadurch erschwert, daß Korvettenkapitän Zuckschwerdt im Dienstrange älter war und der Chef des Kreuzergeschwaders, Admiral Graf Spee, bei der Entlassung beider Hilfskreuzer geäußert hatte, daß sie *zusammen* operieren sollten. Ob allerdings hieraus ein Unterstellungsverhältnis abzuleiten ist, muß wohl, so wie die Dinge im Kreuzerkriege liegen, bezweifelt werden (vgl. „Kronprinz Wilhelm", S. 55). „Prinz Eitel Friedrich" hätte auch mit größter Wahrscheinlichkeit den „Cormoran" nicht unterstützen können, vielmehr hätten sich zwei Hilfskreuzer in demselben Tätigkeitsgebiet gegenseitig nur gestört. In einer Überlegung, die an Bord des „Cormoran" über Unterstützung durch „Prinz Eitel Friedrich" gemacht wurde, hoffte man, daß „Prinz Eitel Friedrich" die Bewachung von einem der Kohlenhäfen abziehen könne, und daß dann ein Kohlendampfer zu dem unweit stehenden „Cormoran" gelangen würde. Dieser Gedanke ist aber doch wohl nur sehr theoretisch; ein solches Verfahren hätte bei den zahlreichen feindlichen Streitkräften wahrscheinlich nur beiden Hilfskreuzern geschadet. Dem Entschluß des Korvettenkapitäns Thierichens, der ihm nicht leicht geworden war, ist es zu verdanken, daß dem Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich" noch eine erfolgreiche Laufbahn beschieden war.

In der Nacht zum 30. September kam noch an „Prinz Eitel Friedrich" von „Cormoran" die Frage nach dem Standort und die Angabe eines Sammelplatzes, der 150 Seemeilen südöstlich von Yap gelegenen Soroinseln. Zu dieser Zeit wurde englischer Funkverkehr gut gehört. Auf eine nochmalige Anfrage an „Cormoran" betr. Einverständnis mit der Fahrt nach Südamerika erfolgte jedoch keine Antwort. Da der Kohlenvorrat von „Prinz Eitel Friedrich" den Umweg über die Sorolinseln nicht erlaubte, wurden weitere Versuche, mit „Cormoran" in Verbindung zu treten, aufgegeben, und der Kommandant trat nunmehr selbständig die Marschfahrt nach Südamerika an. Die Geschwindigkeit auf dem neuen Kurs betrug 12 Seemeilen. Bis zum 1. Oktober wurden noch deutsche Funkzeichen gehört und nach Möglichkeit zu beantworten versucht, doch kam niemals eine regelrechte Funkverbindung zustande. Die englischen und japanischen Funkzeichen wurden immer schwächer.

Gemeinschaftliche Überlegungen des Kommandanten mit seinen Offizieren, ob der Feind durch Zerstören von Funkstationen, die ungefähr auf dem Wege lagen — es handelte sich in erster Linie um Stationen auf den Fidjiinseln und den Samoainseln —, geschädigt werden könne, ergaben ein ablehnendes Resultat. Der Erfolg galt als zweifelhaft; der Hilfskreuzer selbst würde sich unnötiger Gefahr ausgesetzt und außerdem einen größeren Kohlenverbrauch gehabt haben. Schon in den ersten Tagen zeigte es sich, daß die Kessel infolge der stichflammigen Japankohle leck wurden, und daß diese Kohle deshalb mit der Tsingtaukohle gemischt verbrannt werden mußte. Es wurde festgestellt, daß für 270 Seemeilen Fahrt etwa 90 Tonnen Kohlen verbraucht wurden. Aus diesem Grunde war es nötig, die Fahrt auf dem kürzestem Wege, d. h. auf dem größten Kreise, nach Valparaiso durchzuführen. An ein Kreuzen in Gegenden, wo Schiffsverkehr zu vermuten war, konnte selbstverständlich nicht gedacht werden, da auf Kohlendampfer nicht zu rechnen war.

Das Kriegstagebuch verzeichnet im weiteren Verlauf die Häufigkeit und Stärke des feindlichen Funkverkehrs, der am 7. Oktober in der Nähe von Samoa seinen Höhepunkt erreichte. Bis zum 12. Oktober wurden englische Kreuzer gehört. Dann trat Ruhe ein. Erst in der Nacht vom 19./20. Oktober, wo der Hilfskreuzer südlich der Osterinseln stand, wurden wieder englische Funksprüche aufgefangen.

Als man am 22. Oktober noch ungefähr sieben Tagemärsche, das sind rund 1800 Seemeilen, von der südamerikanischen Küste stand, machte der Kommandant folgende Überlegung: „Der Hilfskreuzer erreicht die Küste nach dem gegenwärtigen Kohlenbestand mit ungefähr 350 Tonnen Kohlen, er ist also dann nur noch klar für eine Dampfstrecke von etwa 800 See-

meilen. Für Kriegshandlungen an der Küste ist unbedingt ein Einnehmen von Kohlen, Wasser und Proviant erforderlich. Hierfür muß und kann allein Valparaiso in Frage kommen. Ich muß mit einem deutschen Vertreter unmittelbar in Valparaiso in Verbindung treten. Der Plan, nach Port Low zu gehen und von dort telegraphisch mit Valparaiso in Verbindung zu treten, muß verworfen werden, da auch hier das Erscheinen des Hilfskreuzers den chilenischen Behörden nicht unbekannt bleiben kann und Port Low für ein abwartendes Liegen nicht brauchbar ist. Eine zuverlässige Verbindung und Verständigung mit einem deutschen Vertreter in Valparaiso durch Telegraph erscheint unmöglich. Es muß also Valparaiso angesteuert und in Kauf genommen werden, daß das Erscheinen des Hilfskreuzers an der Küste bekannt wird."

In der Nacht vom 22./23. wurde der allgemeine Funkverkehr, namentlich der englische, sehr viel stärker. Das Kriegstagebuch bemerkt: „Sehr langes Zahlensignal von englischem Konsul in Punta Arenas an den Gouverneur der Falklandsinseln oder an den Admiral Cradock läßt den Schluß zu, daß die Anwesenheit des Kreuzergeschwaders auf irgendeine Weise bekanntgeworden ist, und daß das lange Signal hiervon handelt. Deshalb ruft »Prinz Eitel Friedrich« die »Scharnhorst« mit eigener Unterschrift an, um dadurch dem Kreuzergeschwader die Anwesenheit des Hilfskreuzers bekanntzugeben. Die Anrufe blieben ohne Antwort. Dagegen wurde die öffentliche Station Valparaiso gehört."

Die Marschfahrt wurde bis zum 26. bis zu einem Punkt etwa 300 Seemeilen von Valparaiso fortgesetzt[1]). Es wurden bereits Funksprüche gehört, die anscheinend nach dem Signalbuch der Kaiserlichen Marine und nach dem ABC-Code nach Valparaiso abgegeben waren. Es wurde daher von „Prinz Eitel Friedrich" in der gleichen Weise ohne Anrufe ein ABC-Code-Worttelegramm und ein Satztelegramm in offener englischer Sprache an Valparaiso abgegeben. In der Nacht zum 27. wurde ein chiffriertes Marinetelegramm aufgefangen. Es entwickelte sich ein abtastender Funkverkehr, bis sich schließlich S. M. S. „Dresden" zu erkennen gab. „Prinz Eitel Friedrich" erhielt den Befehl, nach Mas a Fuera zu kommen. Da diese Insel zu diesem Zeitpunkt nur etwa 200 Seemeilen entfernt war, so konnte bereits am nächsten Tage der Sammelplatz erreicht werden. Dort wurden das Kreuzergeschwader und vier Hilfsdampfer vorgefunden. In einer noch am gleichen Tage stattfindenden Sitzung beim Admiral Graf Spee wurde verfügt, daß zusammen mit dem Kreuzergeschwader Kurs auf Valparaiso genommen werden solle. In der Nähe dieses Hafens sollte zu-

[1]) Siehe Skizze 13, Seite 126.

nächst der Hilfsdampfer „Göttingen" nach Valparaiso hineingeschickt werden, während das Kreuzergeschwader und der Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich" nach Norden dampften, um Kohlendampfer oder feindliche Kriegsschiffe abzufangen. Nach zwei Tagen sollte kehrtgemacht werden und „Prinz Eitel Friedrich" nach Valparaiso einlaufen, um sofort nach dem Kohlennehmen wieder zum Kreuzergeschwader zu stoßen, welches in See aus Sichtweite von Land warten würde. Während dieser kurzen Fahrt wurde „Prinz Eitel Friedrich" beauftragt, als Führerschiff des Trosses zu dienen.

Nach dem Verlassen von Mas a Fuera wurde in der geplanten Weise verfahren und gleichzeitig versucht, den Hilfsdampfer „Isabella", der in der Nacht vom 30./31. aus Valparaiso auslaufen sollte, auf einem befohlenen Sammelplatz zu treffen. Bei trübem Wetter erhielt am 31., morgens um 7 Uhr 30, „Prinz Eitel Friedrich" vom Flaggschiff den Befehl: „Detachiert und nach Valparaiso einlaufen." Da „Göttingen" den gleichen Befehl hatte, traten beide Schiffe gemeinsam den Marsch nach Valparaiso an; kurz nach 2 Uhr standen sie vor Valparaiso, an der Küste herrschte zeitweilig starker Nebel. Im Hafen lagen sechs chilenische Kriegsschiffe. Zunächst wurde „Göttingen" allein in den Hafen geschickt, während „Prinz Eitel Friedrich" wieder in See ging, da die starke Norderdünung eine Kohlenübernahme zunächst ausschloß. Als der Nebel sich hob, wurden drei chilenische Dampfer und ein chilenisches Torpedoboot vor der Einfahrt gesichtet. Ein vierter Dampfer zeigte auf Aufforderung seine Flagge nicht und dampfte innerhalb der Hoheitsgrenze. Er stellte sich später als ein englischer Dampfer heraus. Während der folgenden Nacht hielt sich „Prinz Eitel Friedrich" aus Sicht von der Küste auf und funkte an den in Valparaiso liegenden deutschen Dampfer „York" die Anfrage, welche feindlichen Schiffe im Hafen wären und ob bekannt sei, daß Dampfer während der Nacht auslaufen sollten. Von „York" kam keine Antwort, dagegen wurde ein Signal der „Göttingen" aufgefangen und an S. M. S. „Leipzig" weitergegeben, daß ein englischer Kleiner Kreuzer auf der Reede von Coronel geankert habe.

Am 1. November vormittags lief „Prinz Eitel Friedrich" in den Hafen von Valparaiso ein. Den Lotsendienst versah ein deutschsprechender Däne. Ein deutscher Vertreter, der Oberleutnant zur See d. R. Riedinger, sowie der Adjutant des chilenischen Hafenkapitäns kamen zu Besuch an Bord. Korvettenkapitän Thierichens begab sich an Land, um persönlich Rücksprache mit den Behörden zu nehmen. Zunächst wurde als Grund des Einlaufens angegeben, zu erfahren, wie das Verhalten der chilenischen Regierung gegenüber den Schiffen einer kriegführenden Macht sei. Die Antwort

lautete, daß eine 24stündige Liegeerlaubnis gegeben würde. Da jedoch die Kohlen an diesem Tage noch nicht gekommen waren, so wurde ein späterer Tag ins Auge gefaßt. „Prinz Eitel Friedrich" ging daher sofort wieder in See, weil der kurze Besuch, der zur vorstehenden Frage Anlaß gegeben hatte, dann nicht berücksichtigt werden sollte. Im Hafen lagen acht deutsche, ein englischer und mehrere chilenische Dampfer, außerdem mehrere deutsche Segler, darunter der Fünfmaster „Potosi". Um alle nötigen Vorbereitungen zur Übernahme von Kohlen und Proviant zu veranlassen, waren der Oberleutnant zur See Günzel, Oberingenieur Loescher und Oberzahlmeister Lossau zurückgelassen worden.

An diesem Tage fand am Spätnachmittag die Schlacht bei Coronel statt, deren siegreiche Durchführung von „Prinz Eitel Friedrich" funktelegraphisch sehr genau verfolgt werden konnte. „Prinz Eitel Friedrich" lief in der Nacht in nördlicher Richtung und erhielt Befehl, mit dem Einlaufen nach Valparaiso zunächst noch zu warten. Im Laufe des 3. November wurde ein Dampfer angehalten und, da er Chilene war, entlassen. In der folgenden Nacht wurde Scheinwerferleuchten beobachtet. Es stellte sich heraus, daß chilenische Kriegsschiffe eine Nachtübung gemacht hatten. Am 4. morgens wurde abermals ein Dampfer angehalten, aber nach Setzen der chilenischen Flagge sofort entlassen. Endlich kam der Funkspruch, daß „Prinz Eitel Friedrich" einlaufen solle. Nachmittags gegen 4 Uhr wurde in Valparaiso geankert und mit Kohlen- und Proviantübernahme begonnen. Jetzt erst erfuhr „Prinz Eitel Friedrich", daß die beiden Panzerkreuzer „Scharnhorst" und „Gneisenau" sowie „Nürnberg" am 3. November vormittags in Valparaiso eingelaufen waren und dort einen Tag gelegen hatten. „Prinz Eitel Friedrich" hatte in dieser Zeit den Befehl bekommen, den englischen Dampfer „Oronda" in der Nacht vom 3./4. abzufangen, jedoch war dieser infolge eines englischen Protestes, durch die chilenische Regierung gesichert, unbehelligt in den Hafen gekommen.

Am 5. wurden zunächst 1800 Tonnen Kohlen genommen. Der chilenische Zollbeamte unterbrach die Kohlenübernahme mit der Begründung, daß der Ausfuhrschein nur auf 1800 Tonnen lautete. Durch den deutschen Gesandten erwirkte jedoch der Kommandant von der chilenischen Regierung die Erlaubnis, weiter Kohlen nehmen und um die versäumte Zeit länger im Hafen bleiben zu dürfen. Aus diesem Grunde lief „Prinz Eitel Friedrich" erst gegen Abend aus. Ein Dampfer, der sich als Chilene herausstellte, wurde entlassen. Es bestand die Absicht, wieder bei Mas a Fuera mit dem Kreuzergeschwader zusammenzutreffen; jedoch traf in der Nacht zum 7. der Befehl ein, den amerikanischen Kohlendampfer „Sacramento" anzuhalten. Da dieser jedoch inzwischen schon von S. M. S. „Dresden" auf-

gebracht worden war, ging „Prinz Eitel Friedrich" nach Mas a Fuera, wo er am 8. eintraf. Dort wurde das ganze Kreuzergeschwader mit seinen bisherigen Hilfsdampfern und dem neu hinzugekommenen Dampfer „Sacramento", einem norwegischen Segler und dem französischen Segler „Valentine", beide mit englischer Kohle, vorgefunden. Die Besatzung der „Valentine", insgesamt 32 Köpfe, kam an Bord des „Prinz Eitel Friedrich".

Von „Prinz Eitel Friedrich" wurde während der Liegezeit in Mas a Fuera ein Arbeitskommando auf die verschiedenen Schiffe zur Förderung der Kohlenübernahme und zum Abtakeln der Segler gestellt. Am 15. November fand eine Sitzung beim Grafen Spee statt, in welcher der Hilfskreuzer die Befehle erhielt, deren Ausführung im nachstehenden geschildert wird.

Während das Kreuzergeschwader mit vier Kohlendampfern in See ging, blieb „Prinz Eitel Friedrich" noch in Mas a Fuera und füllte zunächst selbst Kohlen auf, da er bisher mit seinen Leuten nur die Arbeiten des Kreuzergeschwaders unterstützt hatte. Nachdem bis zum 17. November der Dampfer „Sacramento" und der norwegische Segler „Helikon" kohlenleer gemacht waren, wurden die Leute von dem französischen Segler „Valentine", die auf „Prinz Eitel Friedrich" untergebracht waren, auf „Sacramento" gesetzt und dieser Dampfer entlassen. Mit „Sacramento", der kein Marinekommando mehr an Bord hatte, wurde die Vereinbarung getroffen, kurze Sonderzeichen zu geben, falls er japanische oder englische Kriegsschiffe sichtete.

Am 18. wurden die letzten Kohlen aus dem französischen Segler „Valentine" genommen und am 19. der Hilfsdampfer „Titania", der das Kreuzergeschwader von Tsingtau an begleitet hatte, sowie der französische Segler „Valentine" auf 100 Meter Wassertiefe versenkt. Am gleichen Tage nachmittags verließ der Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich" mit einem Kohlenbestand von 2600 Tonnen die Reede von Mas a Fuera mit Südwestkurs und kleiner Fahrt, um gemäß Befehl des Kreuzergeschwaders einen Scheinfunkverkehr zu übermitteln, der die Anwesenheit des Kreuzergeschwaders vortäuschen sollte. Dieser Scheinverkehr sollte in gewissen Zeiträumen in den folgenden vierzehn Tagen wiederholt werden, um den Marsch des Kreuzergeschwaders nach Süden zu verschleiern.

Von dem entlassenen Dampfer „Sacramento" wurden keinerlei Zeichen gehört, es konnte daher gemutmaßt werden, daß feindliche englische oder japanische Kriegsschiffe nicht gesichtet worden seien.

Vom 20. bis 28. November findet sich im Kriegstagebuch täglich vermerkt: „Mit gestoppter Maschine bzw. mit kleiner Fahrt auf dem befohlenen Platz gehalten, englischer Funkverkehr beobachtet." Am 29. No-

vember wurde der Marsch in Richtung nach Valparaiso mit 6 Seemeilen Fahrt angetreten. Dieser Marsch wurde bis zum 2. Dezember fortgesetzt und unterwegs Funksprüche von den Hilfsdampfern „Memphis" und „Luxor" aufgefangen. Letzterer teilte mit, daß er auf dem Wege nach Callao sei und den Hilfskreuzer benachrichtigen wolle, wenn er eingelaufen wäre.

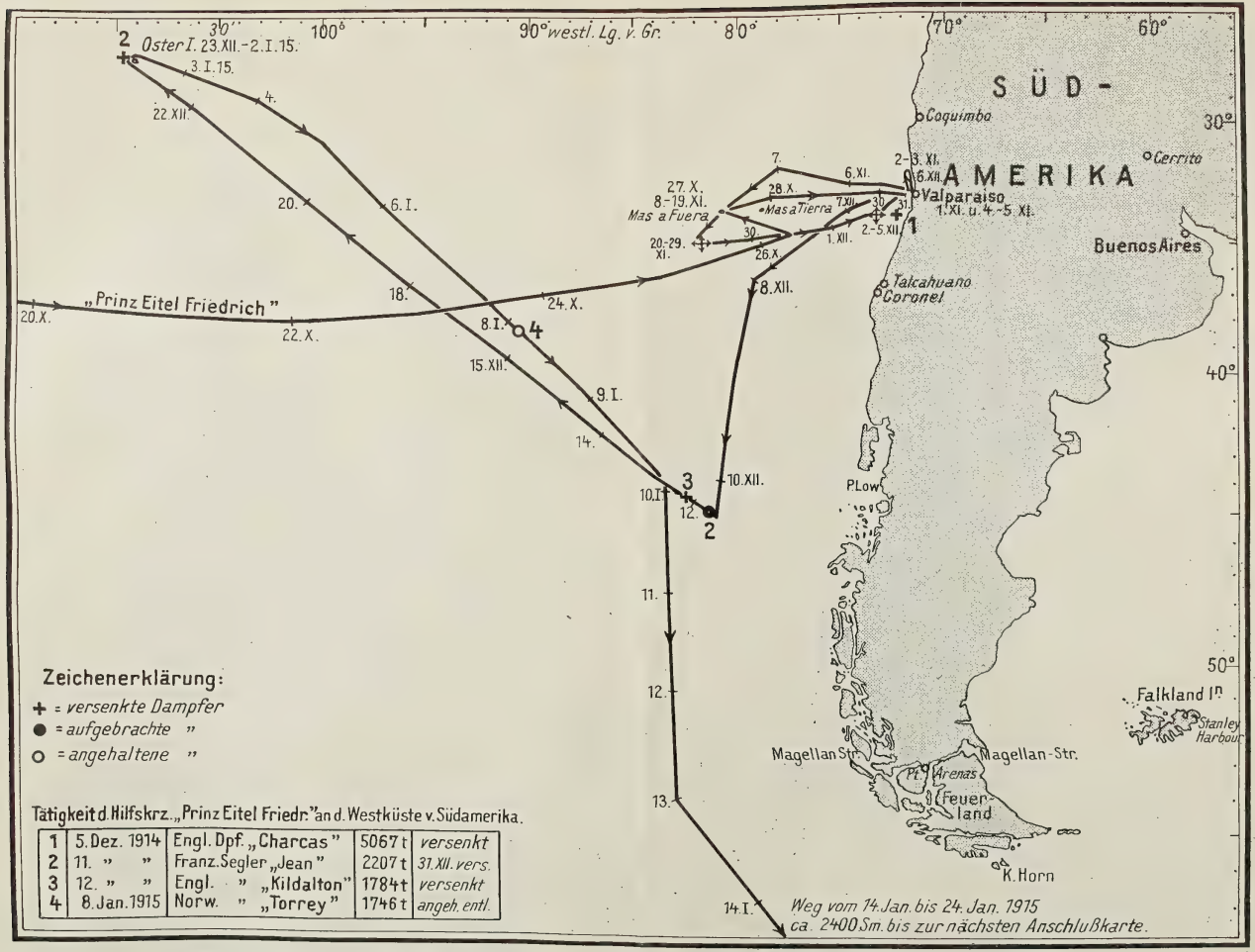
In der Nacht vom 2. auf 3. Dezember wurde 6 Seemeilen vor Valparaiso ein Boot ausgesetzt und mit dem Oberleutnant zur See Günzel[1]), dem Leutnant zur See d. R. Kortmann, einem Unteroffizier und 5 Mann unauffällig in den Hafen geschickt, um dort die Kohlenfrage zu regeln und Nachrichten zu sammeln. Mit den Offizieren war ein besonderer Signal-Code verabredet. Außerdem war vereinbart, daß „Prinz Eitel Friedrich" nach etwa zwei Tagen selbst einlaufen wolle, um das Boot und die Offiziere wieder aufzunehmen. An der Küste lag Nebel, doch waren die Leuchtfeuer gut zu sehen. Nachdem das Boot abgesetzt war, ging der Hilfskreuzer mit Westkurs in See. Im Verlauf der Nacht wurde englischer Funkverkehr von zwei Stationen abgehört. Am 4. Dezember morgens gelang es dem Hilfskreuzer, mit einem der im Hafen liegenden deutschen Dampfer, „York" oder „Göttingen", in funktelegraphische Verbindung zu kommen, jedoch war das Ergebnis des Funkverkehrs unklar, da das Geben nicht einwandfrei war. Dies hatte seinen Grund darin, daß es wegen der scharfen chilenischen Kontrolle nicht möglich war, eine freihängende Antenne auszubringen. Ein Einlaufen des Hilfskreuzers erschien unerwünscht. Es wurde daher versucht, durch Rückfrage festzustellen, warum von dem Einlaufen in den Hafen abgeraten wurde, welche Nachrichten von Hause vorlägen und wie das Anbordkommen der beiden Offiziere gedacht sei. Diese Anfrage blieb ebenso erfolglos wie eine Bitte um Nachrichten über das Eintreffen feindlicher Handelsdampfer, aus denen der Kommandant ersehen wollte, welche Aussichten für „Prinz Eitel Friedrich" vorlagen. Bei Hellwerden am 4. wurde ein Segler mit Kurs auf Valparaiso gesichtet, der aber als chilenischer Küstenschoner unbehelligt gelassen wurde.

Mit etwa 25 Seemeilen Abstand von der Küste dampfte der Hilfskreuzer zunächst einen Tag lang nach Süden, dann wurde kehrtgemacht, da aus nördlicher Richtung Handelsdampfer erwartet wurden. Am 4. nachmittags kam im Norden eine Rauchwolke in Sicht, die aber als zu einem chilenischen Kriegsschiff gehörig erkannt wurde. Dieses Schiff lief mit Westkurs aus Valparaiso aus, kehrte aber bald wieder nach Valparaiso zurück. Der Kommandant des „Prinz Eitel Friedrich" nahm an, daß das

[1]) Oblt. z. S. Günzel schlug sich später über Buenos Aires nach der Heimat durch und ist als Kommandant von „U 77" gefallen.

Auslaufen des chilenischen Kriegsschiffes — es war der „Centano" — mit dem am frühen Morgen von dem Hilfskreuzer angetroffenen chilenischen Segler zusammenhing. Gegen Abend dampfte „Prinz Eitel Friedrich" wieder in die Nähe von Valparaiso und stellte in der Nacht vom 5. auf 6. erneut Funkverkehr mit „Göttingen" und „York" her. Die Entfernung betrug nur 30 bis 50 Seemeilen, trotzdem waren die Zeichen wegen starker Luftstörungen und anderer Gründe kaum zu verstehen. Aus den aufgenommenen Bruchstücken wurde gefolgert, daß die chilenische Regierung das Boot des „Prinz Eitel Friedrich" bemerkt und Verdacht geschöpft hatte und das Boot festhielt. Es wurde angenommen, daß Oberleutnant Günzel nunmehr, wie vereinbart, über Land nach Buenos Aires fahren würde, um von dort mit einem Kohlendampfer bei Trinidada wieder zu „Prinz Eitel Friedrich" zu stoßen. Kohlen waren aus Chile nicht mehr herauszubekommen, und von einem Anlaufen von Valparaiso wurde abgeraten, dagegen wurde vorgeschlagen, einen nördlichen Kurs zu wählen und sich bei Coquimbo zu zeigen. Der Schluß des mühsam aufgefangenen Funkspruches zeigte eine Reihe der verabredeten Buchstabensignale, die aber gar keinen Sinn ergaben und vor allem nicht so aufgesetzt worden waren, wie mit den Offizieren verabredet war. Hieraus wurde geschlossen, daß letztere irgendwie verhindert gewesen waren, bei Abgabe des Signals zugegen zu sein oder sich vielleicht schon aus Valparaiso entfernt hatten. Zweifellos aber ging aus allem hervor, daß ein Einlaufen des Hilfskreuzers nach Valparaiso unerwünscht war. Aus diesem Grunde wurde zunächst in südlicher Richtung von Land abgedampft. Bei diesigem Wetter und zeitweiligem Nebel kam der Dampfer „Charcas", 5067 Br. R. T., auf Gegenkurs in Sicht. Da er die englische Flagge fuhr, wurde er angehalten und untersucht, der Kapitän mit Frau und Kind sowie die Besatzung, insgesamt 58 Köpfe, an Bord genommen und der Dampfer durch fünf Schuß und Öffnen der Bodenventile versenkt. Dies war nach vier Kriegsmonaten der erste militärische Erfolg, den „Prinz Eitel Friedrich" im Kreuzerkriege zu verzeichnen hatte. Anschließend wurde nach einem Punkt querab von Topochalma Point gesteuert, um den dort zu erwartenden Handelsdampfern der Westcoastline aufzulauern. Als bis Einbruch der Dunkelheit nichts gesichtet war, wurde wieder nach Valparaiso zurückgedampft und erneut versucht, funktelegraphische Verbindung zu bekommen. Gegen 11 Uhr abends wurde ein Dampfer gesichtet, der im Scheinwerferlicht als chilenisches Schiff erkannt wurde. Um Mitternacht konnten wieder leider nur Bruchstücke von den Dampfern „Göttingen" und „York" empfangen werden, aus denen entnommen wurde, daß die beiden Offiziere abgefahren seien. Am Morgen des 6. wurde Kurs nach Norden genommen,

Skizze 13.



Tätigkeit d. Hilfskrz. „Prinz Eitel Friedr." an d. Westküste v. Südamerika.

1	5. Dez. 1914	Engl. Dpf. „Charcas"	5067 t	*versenkt*
2	11. " "	Franz. Segler „Jean"	2207 t	*31. XII. vers.*
3	12. " "	Engl. " „Kildalton"	1784 t	*versenkt*
4	8. Jan. 1915	Norw. " „Torrey"	1746 t	*angeh. entl.*

Weg des Hilfskreuzers „Prinz Eitel Friedrich" an der Westküste Südamerikas vom 20. Oktober 1914 bis 14. Januar 1915.

Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin.
Alle Rechte vorbehalten.

um die Besatzung der am Tage vorher versenkten Prise in der Bucht von Papudo abzusetzen. Inzwischen war festgestellt worden, daß der chilenische Dampfer, der am Abend vorher mit Scheinwerfer beleuchtet worden war, das Zusammentreffen mit einem deutschen Hilfskreuzer durch Funkspruch bekanntgegeben und auf diese Weise den fälligen englischen Postdampfer „Orcoma" gewarnt hatte.

Nachdem in Papudo geankert worden war, wurde die englische Besatzung an Land gesetzt und einem vertrauenswürdigen deutschgesinnten Mann dieser Besatzung eine chiffrierte Depesche für den deutschen Generalkonsul in Valparaiso mitgegeben[1]). Ob diese Depesche angekommen ist, konnte nicht ermittelt werden.

Am 6. Dezember nachmittags wurde Anker aufgegangen, zunächst mit nordwestlichem Kurse von der Küste abgedampft und dann nach Süden gedreht, um gemäß Befehl des Kreuzergeschwaders den Marsch nach der Ostküste anzutreten.

Vom 7. bis 9. steht im Kriegstagebuch nur verzeichnet: „Marschfahrt 9 bis 12 Seemeilen, grobe See." Verschiedentlich wurde englischer Funkverkehr zwischen Schiffen und Port Stanley auf den Falklandsinseln beobachtet. In der Nacht auf den 10. Dezember wurde lebhafter offener Funkverkehr der argentinischen Station Cerrito nahe bei Montevideo mit Port Stanley sowie der Verkehr zweier norwegischer Dampfer, die mutmaßlich chiffrierte englische Telegramme aufgaben, abgehört. Aus diesen Telegrammen, die durchaus den Eindruck der Glaubwürdigkeit machten, ging für den Kommandanten, Korvettenkapitän Thierichens, unzweifelhaft hervor, daß mindestens drei Schiffe des Kreuzergeschwaders, sicher „Scharnhorst" und „Gneisenau" und wohl auch „Leipzig" in einer Schlacht bei den Falklandsinseln gesunken seien. Auch von „Dresden" war die Rede, doch schien dieses Schiff noch zu schwimmen. „Nürnberg" war nicht erwähnt.

Der Kommandant überlegte auf Grund dieser Nachrichten mit seinen Offizieren die weitere Tätigkeit seines Hilfskreuzers und stellte hierbei als Hauptfrage, auf welcher Seite von Südamerika, ob an der Ost- oder Westküste, die Kohlenmöglichkeit am günstigsten sei. Während diese Überlegungen noch im Gange waren, kam plötzlich ein Segelschiff, eine Drei-

[1]) Der Wortlaut der chiffrierten Depesche an den deutschen Generalkonsul in Valparaiso lautete wie folgt: „Die Chiffretelegramme aus Valparaiso waren nicht vollständig zu entziffern. Habe ersehen, daß Besatzung nicht an Bord kommen kann, daß Offizier nach Buenos Aires gefahren ist und mit Kohlendampfer nach Trinidada kommt. Daher werde ich südamerikanische Küste verlassen und nach Trinidada dampfen (durch Vermittlung des deutschen Bootsmanns Koch vom englischen Dampfer »Charcas«)."

maſtbark mit franzöſiſcher Flagge, in Sicht. Es war der franzöſiſche Segler „Jean", 2207 Br. R. T., der auf Aufforderung ſofort beidrehte. Das Priſenkommando wurde an Bord geſchickt und konnte erfreulicherweiſe melden, daß das aufgebrachte Schiff 3000 Tonnen beſter Cardiffkohle an Bord hatte. Die unvorhergeſehene Kohlenzufuhr änderte den ganzen Plan. Da das Anlaufen eines chileniſchen Hafens nicht möglich war und der Seegang ein Längsſeitnehmen des Schiffes verhinderte, ſo wurden die Leutnants zur See d. Reſ. Zache und Dönitz mit einem Kommando an Bord des Seglers geſchickt, um dieſen mit weſtlichem Kurſe von der Küſte fortzubringen. Am folgenden Tage wurde ein Verſuch gemacht, den franzöſiſchen Segler zur Kohlenübernahme längsſeit zu nehmen. Dieſer Verſuch mußte wegen der laufenden Dünung aufgegeben werden. Mit dem Segler in Schlepp wurde nun mit 6 Seemeilen Fahrt Kurs auf die Oſterinſel genommen. Am Nachmittag des 12. Dezember kam der engliſche Segler „Kildalton", 1784 Br. R. T., in Sicht. Das Priſenkommando ſtellte feſt, daß das Schiff 2400 Tonnen Stückgut engliſcher Herkunft an Bord hatte. Nachdem etwas Proviant für „Prinz Eitel Friedrich" ſowie einige notwendige Gegenſtände und die Beſatzung an Bord genommen waren, wurde der Segler durch Sprengpatronen leckgeſchlagen und verſenkt.

Die Marſchfahrt mit dem franzöſiſchen Segler „Jean" in Schlepp wurde bei mäßiger See und leichter Dünung bis zum 22. Dezember fortgeſetzt, während der Nächte wurde engliſcher Funkverkehr und zeitweiſe auch Verkehr zwiſchen Engländern und Japanern gehört, doch ſchien ſich dieſer Verkehr auf große Entfernungen der Schiffe untereinander abzuſpielen. Da man am 22. Dezember nur noch einen Tagemarſch von der Oſterinſel abſtand, ſo beſchloß der Kommandant, vor der Ankunft mit der wertvollen Priſe die Inſel allein nach feindlichen Schiffen abzuſuchen. Der franzöſiſche Segler wurde daher losgeworfen und erhielt den Befehl, nach einem beſtimmten Treffpunkt in der Nähe der Oſterinſel zu ſegeln, während der Hilfskreuzer mit 14 Seemeilen vorausdampfte. Am 23. morgens kam die Oſterinſel in Sicht und wurde von dem Hilfskreuzer in gefechtsbereitem Zuſtande abgeſucht. Es konnte feſtgeſtellt werden, daß außer unſerem Kreuzergeſchwader nur am 16. November ein chileniſcher Dampfer bei der Oſterinſel geweſen ſei, feindliche Schiffe überhaupt nicht. An Land befanden ſich nur ein Deutſcher, ein Franzoſe, ein Engländer, zwei Schweden und ein Italiener ſowie eine geringe Anzahl Einheimiſcher. Am Morgen des 24. wurde Anker aufgegangen, der Segler „Jean" kam bereits nach kurzer Zeit in Sicht, ſo daß ſchon nach vier Stunden wieder in der Cookbay geankert werden konnte. Der Segler wurde längsſeit genommen und mittags mit dem Kohlennehmen begonnen. Ein Offizier,

Leutnant zur See Spinken, und vier Mann wurden als Beobachtungsposten auf den Mount La Perouse an Land geschickt. Die Kohlenübernahme dauerte mit kurzen Unterbrechungen vom 24. Dezember mittags bis zum 31. Dezember mittags. Da der Segler zeitweilig abgelegt wurde, um die Masten zu sprengen, so sind die täglichen Übernahmemengen verschieden. Die Höchstleistung betrug 687 Tonnen an einem Tage. Insgesamt wurden 2785 Tonnen übergenommen. Der Gesamtkohlenbestand betrug jetzt 3950 Tonnen. In dieser letzten Dezemberwoche wurde nachts japanischer und englischer Funkverkehr gehört. Zeitweilig schien es, als wenn der englische Kreuzer „Glasgow" angerufen würde. Nach Beendigung des Kohlennehmens wurden die Besatzungen von „Kildalton" und „Jean" an Land gesetzt und entlassen. Dann wurde „Jean" außerhalb der Dreiseemeilengrenze durch Artilleriefeuer zum Sinken gebracht.

Nachdem das Boot mit dem Beobachtungsposten an Bord gekommen und von einer englisch-chilenischen Firma 10 Tonnen Frischfleisch übergenommen waren, ging „Prinz Eitel Friedrich" Anker auf. Der Kommandant blieb zunächst mit Kurs auf Valparaiso in der Nähe der Osterinsel, um eine auf der Insel erwartete englische Yacht abzufangen, die aber nicht gesichtet wurde. Am 2. Januar lief der Hilfskreuzer noch einmal die Osterinsel an, um festzustellen, ob dem einzigen Deutschen, der bei der Abfahrt in Sorge gewesen war, daß die Angehörigen anderer Nationen ihn schlecht behandeln könnten, etwas passiert sei. Es lag jedoch kein Grund vor, den Mann einzuschiffen, und „Prinz Eitel Friedrich" trat nunmehr endgültig seinen Abmarsch an. Der Kommandant beschloß, zunächst mit geringer Marschfahrt Kurs auf Talcahuano bis zu dem Seglerweg zu nehmen. Während der Nächte wurden verschiedentlich japanische und englische Funksprüche abgehört. Mit Hilfe eines Funkdrachens konnte sogar zeitweilig Honolulu gehört werden.

Am 4. Januar findet sich im Kriegstagebuch des Kommandanten in bezug auf den weiteren Marsch folgende Überlegung:

„Es kommen drei Möglichkeiten in Frage:

1. die Heimreise ganz aufgeben und weiter auf Prisenfang ausgehen, mit dem Endziel, das Schiff später aufzulegen;

2. den vorhandenen Kohlenbestand auszunutzen zu einer Fahrt ums Kap Horn, mit dem Endziel, Deutschland zu erreichen;

3. Rückkehr nach Australien.

Zu 1. Der beobachtete Funkverkehr zwischen Japanern und Engländern beweist ein Zusammenarbeiten beider Gegner an der Westküste und ein Wiederauftauchen der Engländer an der chilenischen Küste, nachdem durch Vernichtung des Kreuzergeschwaders Streitkräfte wieder frei-

geworden sind. Geht »Prinz Eitel Friedrich« im Norden oder Süden in den Dampferweg, der überall in unmittelbarer Nähe der Küste läuft, so könnte es gelingen, eine neue Prise zu bekommen. Die größere Wahrscheinlichkeit aber besteht, daß der Hilfskreuzer neutralen Dampfern begegnet, die ihn sofort melden, wodurch sein bis jetzt unbekannter Aufenthaltsort bekannt wird; damit wird auch seine Tätigkeit an der Küste völlig aussichtslos. Den Hauptzweck, den feindlichen Handel hier an der Küste für eine kurze Zeit zu stoppen, kann »Prinz Eitel Friedrich« nicht erreichen. Überlegungen über einen Kreuzerkrieg an der Westküste von Kalifornien ergeben, daß der größte Teil des Getreides von Kanada, soweit er nicht über Halifax verschickt wird, von Westkanada mit Trampschiffen durch den Panamakanal geht. Der Verkehr von Kanada durch den Panamakanal findet aber fast ausschließlich auf amerikanischen Dampfern statt. Die Westküste von Amerika ist daher für einen Kreuzerkrieg kein geeigneter Platz.

Zu 2. Maschinen- und Kesselzustand, Kohlenvorrat und Proviantbestand lassen die Möglichkeit zu, die Besatzung zur weiteren Verwendung in die Heimat zu bringen und damit den letzten Befehl des Kreuzergeschwaders auszuführen. Der Kurs im Seglerweg und das Kreuzen der Dampferwege im Atlantischen Ozean bieten Aussichten für Prisen.

Zu 3. Hierfür reicht der Kohlenvorrat nicht aus. Der Hilfskreuzer kommt wohl bis an die Westküste von Australien, würde aber dann dort sofort an Kohlenmangel leiden."

Die Eintragung schließt: „Ich entscheide mich für den Weg um Kap Horn und dann nach Norden unter Ausnutzung des Seglerweges."

Der Marsch wurde nunmehr in südöstlicher Richtung fortgesetzt. In der Nacht zum 6. Januar wurde Funkverkehr von Port Stanley neben dem japanischen Verkehr gehört. Am 8. Januar kam voraus auf gleichem Kurse ein Segler in Sicht. Er wurde mit hoher Fahrt eingeholt und als ein Norweger erkannt, der mit Salpeter nach Kopenhagen ging. Das Schiff hatte mehrere Deutsche an Bord, von denen einige, allerdings unverbürgte, Nachrichten über die Vernichtung des Kreuzergeschwaders erfahren wurden. Hiernach wurde sogar behauptet, daß auch japanische Kriegsschiffe bereits im Atlantischen Ozean seien. Der Segler wurde als unverdächtig entlassen. Je weiter der Hilfskreuzer nach Süden kam, desto deutlicher wurde der englische Funkverkehr. Am 10. Januar wurde ein Anruf an den englischen Kreuzer „Lancaster" und am 12. Januar ein Verkehr zwischen fünf englischen Kriegsschiffen festgestellt. Zuletzt wurden gehört „Bristol" und „Glasgow". Am 16. Januar stand „Prinz Eitel Friedrich" auf östlichem Kurse etwa 300 Seemeilen südlich von Kap Horn. Er hatte zu dieser Zeit noch 3000 Tonnen Kohlen. Der sehr rege und starke Funkverkehr eng-

lischer und argentinischer Stationen sowie norwegischer Walfischfänger ließ die Vermutung aufkommen, daß hier eine Art Postenkette ausgelegt sei. Dem Kommandanten schien somit der südlichste Weg der sicherste zu sein. Es wurde daher bis zur Eisgrenze heruntergegangen. Vom 17. bis 19. Januar wurden verschiedene Eisberge an beiden Seiten passiert und in der Nacht wegen Eisgefahr die Fahrt vermindert. Das Wetter in diesen südlichen Breiten war trübe und bewölkt, Dünung und leicht bewegte See, aber nicht stürmisch, jedoch zeitweilig Nebel. Die Fahrt nach Norden wurde auf dem größten Kreise fortgesetzt.

Am 22. Januar findet sich im Kriegstagebuch eine Aufrechnung des wahrscheinlichen Kohlenverbrauchs bis zum Einlaufen nach Kiel. Die Entfernung wird mit 8241 Seemeilen berechnet, die bei einem Etmal von 200 Seemeilen in ungefähr 41 Tagen zurückgelegt werden konnten; bei einem Tagesverbrauch von 54 Tonnen würden hierzu 2230 Tonnen Kohlen notwendig sein. Da zur Zeit dieser Berechnung noch 2540 Tonnen Kohlen vorhanden waren, so blieben als Rest und Reserve nur 310 Tonnen übrig.

Am 26. Januar vormittags kam ein Segler in Sicht. Das an Bord geschickte Prisenkommando stellte fest, daß es die norwegische Bark „Apollo" war, mit einer Ladung Holz von Frederikshall nach Adelaide. Das Schiff war 70 Tage unterwegs und gab an, weder deutsche noch fremde Kriegsschiffe getroffen zu haben. Die Besatzung bestand nur aus Norwegern. Der Segler wurde entlassen. Am gleichen Tage nachmittags kam wieder ein Segler in Sicht. Es war die russische Bark „Isabel Browne", 1315 Br. R. T., aus Mariehamn auf den Alandsinseln. Sie hatte eine Ladung von 24 300 Sack Salpeter für Order nach dem Englischen Kanal. Die Besatzung bestand außer aus Finnen aus vier Engländern. Die Leute wurden mit dem dazugehörigen Proviant übergenommen und das Schiff versenkt.

Am 27. Januar wurde Kaisers Geburtstag mit Gottesdienst gefeiert. Am Nachmittag kamen zwei Segler in Sicht, ein Amerikaner mit 5300 Tonnen Weizen und ein Franzose mit 3000 Tonnen Gerste. Nachdem ein Prisenkommando auf den amerikanischen Segler „William P. Frye", 3374 Br. R. T., abgesetzt worden war, wurde der Franzose „Pierre Loti", 2196 Br. R. T., zunächst durchsucht. Beide Segler waren nach Queenstown bestimmt. Die Besatzungen und der nötige Proviant der Segler wurden an Bord genommen — der amerikanische Schiffsführer hatte Frau und zwei Kinder an Bord —, der französische Segler wurde noch am Abend versenkt, der Amerikaner, da seine Ladung Bannware war, am nächsten Morgen. Kaum war der amerikanische Segler gesunken, als ein Franzose, der Segler „Jacobsen", 2195 Br. R. T., mit 59 000 Sack

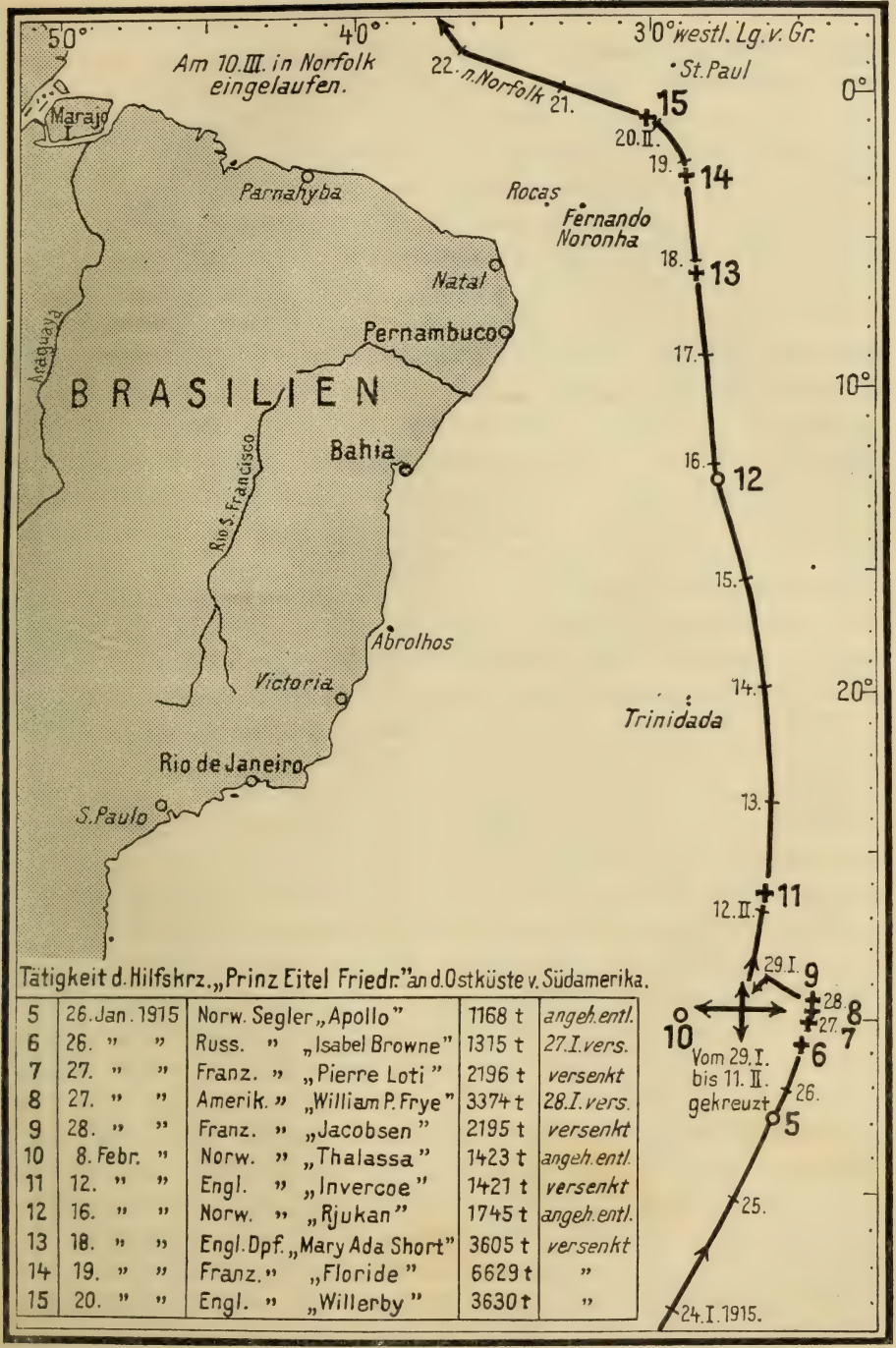
Gerste nach England bestimmt, in Sicht kam. Nach Übernahme der Besatzung und des Proviants wurde auch dieses Schiff versenkt.

Nach so schnellen Erfolgen trat der Plan, nach der Heimat zu fahren, zunächst in den Hintergrund, der Kommandant beschloß vielmehr, die Gelegenheit auszunutzen und mit langsamer Fahrt in dieser Gegend weiter zu jagen. Obwohl „Prinz Eitel Friedrich" nun zehn Tage lang, bis zum 7. Februar, in dieser Gegend blieb — nachts wurde vielfach mit gestoppter Maschine getrieben — und obwohl zahlreicher Funkverkehr von Landstationen und Handelsschiffen gehört wurde, kam während der ganzen Zeit kein Schiff mehr in Sicht. Erst am 8. mittags wurde ein Segler gesichtet, der sich als die norwegische Bark „Thalassa" herausstellte. Er kam aus Antofagasta und hatte Salpeter geladen. Das Schiff wurde entlassen. Nach vier Tagen, während welcher der Hilfskreuzer fast an der gleichen Stelle geblieben war, kam erneut ein Segler in Sicht. Dieser war aber der bereits durchsuchte norwegische Segler „Thalassa". Am 12. Februar wurde die englische Bark „Invercoe", 1421 Br. R. T., aus Aberdeen mit 38 000 Sack Weizen angehalten und nach Übernahme von Besatzung und Proviant versenkt. Anschließend wurde die Marschfahrt nach Norden fortgesetzt, da innerhalb der letzten 14 Tage nur ein Segelschiff zur Strecke gebracht worden war.

Am 16. Februar wurde das norwegische Vollschiff „Rjukan" untersucht; es war mit Salpeter nach Kopenhagen unterwegs, wurde daher entlassen. Zwei Tage später, am 18. Februar, wurde der englische Dampfer „Mary Ada Short", 3605 Br. R. T., aus Sunderland mit 5200 Tonnen Mais angehalten und nach Übernahme von Besatzung und Proviant versenkt.

Am gleichen Tage wurde eine Funkstation abgehört; das Signal war chiffriert und nach dem deutschen Handelsverkehrsbuch aufgesetzt. Da zu dieser Zeit sich der Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm" verhältnismäßig nahe bei dem Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich" befand, ist es sehr wahrscheinlich, daß das Signal von diesem ausging, ohne daß geahnt wurde, daß beide Schiffe so nahe beieinanderstanden.

Am 19. wurde der französische Post-, Passagier- und Frachtdampfer „Floride", 6629 Br. R. T., aus Le Havre als Prise genommen und nach Übernahme der Passagiere und Besatzung durch Öffnen der Bodenventile und Sprengpatronen versenkt. Am 20. wurde der englische Frachtdampfer „Willerby", 3630 Br. R. T., in Ballast von Marseille nach dem La Plata bestimmt, aufgebracht. Der Dampferkapitän erbot sich, die Prisenbesatzungen an Land zu bringen, wenn er dafür sein Schiff behalten könne. Korvettenkapitän Thierichens verzichtete auf dies Angebot, obwohl die



Tätigkeit d. Hilfskrz. „Prinz Eitel Friedr." an d. Ostküste v. Südamerika.

5	26. Jan. 1915	Norw. Segler	„Apollo"	1168 t	*angeh. entl.*
6	26. " "	Russ. "	„Isabel Browne"	1315 t	*27.I. vers.*
7	27. " "	Franz. "	„Pierre Loti"	2196 t	*versenkt*
8	27. " "	Amerik. "	„William P. Frye"	3374 t	*28.I. vers.*
9	28. " "	Franz. "	„Jacobsen"	2195 t	*versenkt*
10	8. Febr. "	Norw. "	„Thalassa"	1423 t	*angeh. entl.*
11	12. " "	Engl. "	„Invercoe"	1421 t	*versenkt*
12	16. " "	Norw. "	„Rjukan"	1745 t	*angeh. entl.*
13	18. " "	Engl. Dpf.	„Mary Ada Short"	3605 t	*versenkt*
14	19. " "	Franz. "	„Floride"	6629 t	"
15	20. " "	Engl. "	„Willerby"	3630 t	"

Weg des Hilfskreuzers „Prinz Eitel Friedrich" an der Ostküste Südamerikas vom 24. 1. bis 22. 2. 1915.

Anzahl der auszuschiffenden Leute bereits auf 350 gestiegen war. Der Grund hierfür war, daß der englische Frachtdampfer erst zwei Jahre alt war, einen beträchtlichen Wert hatte und mit Sicherheit auf seiner Rückfahrt Getreide nach England befördert hätte. Außerdem würde der Dampfer bei Ablieferung der Passagiere den Hilfskreuzer verraten haben. Der Dampfer wurde daher versenkt. Am 20. Februar wurden neben Funksprüchen von englischen Kriegsschiffen wiederum Signale nach dem deutschen Handelsverkehrsbuch abgehört. Es handelte sich nach Angabe des Kriegstagebuches des „Prinz Eitel Friedrich" um eine Mitteilung des Standortes von „Kronprinz Wilhelm". Dieser Standort war zufällig zu dieser Zeit nur wenige Meilen nördlich von dem Punkt entfernt, an welchem „Prinz Eitel Friedrich" den norwegischen Segler „Thalassa" angehalten hatte. Korvettenkapitän Thierichens vermutete aus diesem Grunde, daß der Norweger den „Prinz Eitel Friedrich" irgendwie gemeldet hätte, und hielt die Signale nach dem Handelsverkehrsbuch für eine Falle. Auf dem Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm", der etwa 1000 Seemeilen südöstlich von „Prinz Eitel Friedrich" stand, wurden ebenfalls diese Signale nach dem Handelsverkehrsbuch aufgefangen. Man hielt sie auf „Kronprinz Wilhelm" für die unverständlichen Treffpunkte für eine Vereinbarung eines Dampfers „Bolivar" mit „Dresden". Auch in Zusammenhang mit S. M. S. „Karlsruhe" wurde der Funkspruch gebracht, da man von dem Untergang dieses Schiffes noch nichts wußte. Wer der Aufgeber des Signals gewesen ist, ist nicht aufgeklärt worden.

Da das Wasser an Bord anfing knapp zu werden, wurde in die Regenzone gegangen, wo es gelang, reichlich Regenwasser aufzufangen. In den folgenden Nächten wurde wieder sehr lauter und lebhafter Funkverkehr englischer Kriegsschiffe beobachtet. Der Kommandant des „Prinz Eitel Friedrich" glaubte daher seine Ansicht bestätigt, daß die Signale nach dem Handelsverkehrsbuch nur Finten seien, um ihn zu irgendwelchen Funksprüchen zu veranlassen. „Prinz Eitel Friedrich" gab während der ganzen Zeit keine Funksprüche ab. Am 24. Februar befindet sich im Kriegstagebuch folgende Eintragung, die erkennen läßt, daß der Kommandant seine ursprüngliche Absicht, den Durchbruch nach der Heimat zu versuchen, aus zwingenden Gründen aufgeben mußte: „Der immer stärker werdende englische Funkverkehr läßt den Schluß zu, daß die Gegend hier stark aufgewühlt ist und es Zeit für »Prinz Eitel Friedrich« ist, zu verschwinden. Der Kohlenvorrat — zur Zeit ungefähr 1000 Tonnen — gestattet es noch, einen Hafen der Vereinigten Staaten zu erreichen. Die Kessel bedürfen gründlicher längerer Überholung, die in See nicht auszuführen ist. Die Kessel leiden unter dem Fehlen von Zinkschutzplatten. Kohlenergänzung hier

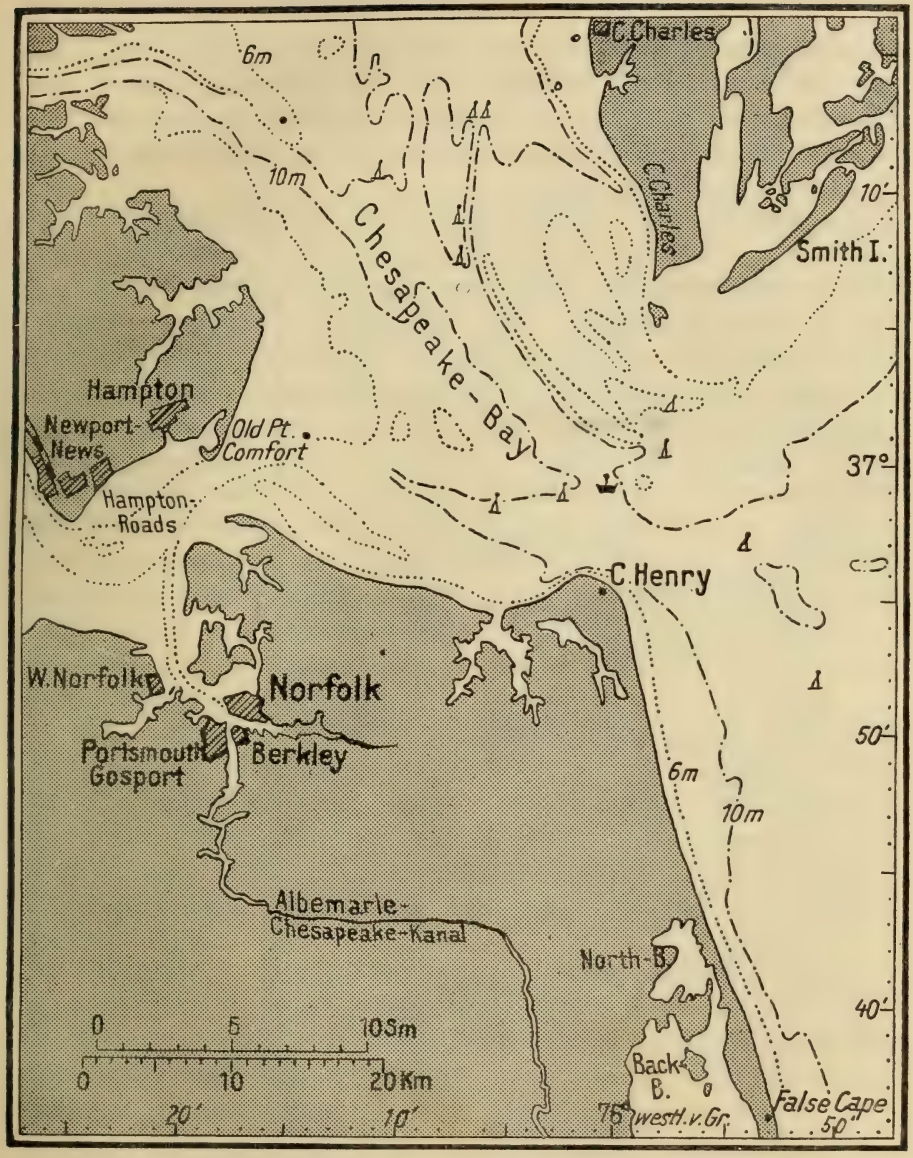
ausgeschlossen. — Nachts lauter, lebhafter englischer Kriegsschiffsverkehr, Kreuzer »Berwik« besonders laut — Scheinverkehr nach Handelsverkehrsbuch."

Am 27. Februar kam abends ein auf Gegenkurs liegender abgeblendeter Dampfer in Sicht. Da „Prinz Eitel Friedrich" eine sehr große Anzahl Passagiere an Bord hatte und der Gegner verdächtig erschien, wurde er nicht angehalten, sondern vielmehr abgedreht. Die Marschfahrt wurde nach Norden fortgesetzt und am 1. März ein anscheinend spanischer Dampfer nach Westindien gesichtet. Der Hilfskreuzer befand sich zur Zeit auf dem Dampferweg vom Englischen Kanal nach Barbados. Im Funkverkehr wurden bereits nordamerikanische Küstenstationen, verschiedene neutrale Dampfer und sechs englische Kriegsschiffe gehört, letztere sehr laut. Da die Lautstärke zunahm, wurde angenommen, daß die englischen Kriegsschiffe von achtern aufkämen. Infolgedessen wurde die Fahrt erst auf 11, dann bis auf 13 Seemeilen erhöht. Am 4. März setzte mit Windstärke 9 grobe See von vorn ein. Ein Viermastschoner auf südlichem Kurs kam in Sicht; da es vermutlich ein Amerikaner war und schwere See stand, wurde er nicht angehalten. Zu dieser Zeit hatte das Schiff nur noch etwa 700 Tonnen Kohlen. Der Kurs wurde jetzt auf den ungefähr 1200 Seemeilen entfernten Hafen von Newport News genommen. Je näher man der amerikanischen Küste kam, desto stärker wurde der Funkverkehr, aber auch der Dampferverkehr. Vom 6. März an wurden verschiedentlich in der Nacht Dampfer mit gesetzten Lichtern gesehen. Da es sich in dieser Gegend zweifellos um amerikanische Fahrzeuge handelte und bei Windstärke 6 entsprechende See stand, wurden diese Schiffe nicht behelligt. Am 9. März, abends gegen 10 Uhr, kamen die Leuchtfeuer der amerikanischen Küste in Sicht.

Am 10. März morgens gegen 2 Uhr lief der Hilfskreuzer in die Chesapeake-Bay ein, setzte Lichter und wartete auf einen Lotsen. Das völlig unerwartete Auftauchen eines deutschen Kriegsschiffes an dieser Küste wirkte derartig, daß der Lotsendampfer erst mehrere Male im großen Bogen den „Prinz Eitel Friedrich" umkreiste, beleuchtete und anrief, ehe ein Lotse sich an Bord wagte. Die Ankunft des Schiffes erregte auch in der amerikanischen Presse ungeheures Aufsehen. Es dauerte einige Zeit, bis der Kommandant, mit dem anfangs nur der Collector of Custom verhandelte, endlich einen Vertreter der U. S. A.-Marine an Bord empfangen konnte. Diese Spanne Zeit wurde ausgenutzt, um mit größter Intensität chiffrierte Funksprüche zu senden, die von dem regen Verkehr und der Bewachung durch englische und französische Kreuzer Kenntnis gaben, um hierdurch dem Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm" und unter Umständen auch anderen Schiffen von Nutzen sein zu können.

Der Kommandant verringerte das Offizierkorps bis auf die noch eben notwendige Stärke, damit die überschüssigen Offiziere noch Verwendung in der Heimat finden konnten. Unterstützt durch den Marineattaché, Fregattenkapitän Boy-Ed, wurde auf Grund einer genauen Besichtigung des Schiffes erreicht, daß dem Hilfskreuzer eine Werftreparaturzeit von vier Wochen gewährt wurde, um ihn wieder „seetüchtig" zu machen. Dies ist wohl ein Beweis dafür, wie stark das Schiff durch die siebenmonatige Fahrt mitgenommen war. Während dieser Zeit wurden drei englische und ein französischer Kreuzer vor der Bucht gebunden. Am 9. April gab der Kommandant, der hierzu aus Berlin Befehl erhalten hatte, den amerikanischen Behörden bekannt, daß das Schiff interniert werden solle. Schon während der Reparaturzeit war jede irgendwie verdächtige Bewegung auf dem Hilfskreuzer, z. B. stärkere Rauchentwicklung, Verlegung von Trossen, sofort von den Amerikanern in offener Sprache gefunkt worden, so natürlich auch das endgültige Internieren. Die in See befindlichen feindlichen Wachkreuzer scheinen sich nach dieser Nachricht einer aufatmenden Sorglosigkeit hingegeben zu haben, aus der sie sehr unangenehm zwei Tage später erweckt wurden, als sie durch offenen Funkspruch die Nachricht erhielten, daß abermals ein deutscher Hilfskreuzer („Kronprinz Wilhelm") ihre Blockade durchbrochen hatte.

Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich" hat es leichter gehabt als „Kronprinz Wilhelm", weil er, nachdem einige sorgenvolle Wochen in der Südsee überstanden waren, nach einem längeren ruhigen Marsch mit bestimmtem Ziel bis Ende November zunächst im Dienste des Kreuzergeschwaders stand, wobei eine unmittelbare Kohlensorge schwerer Art nicht eintrat. Mit der Trennung vom Kreuzergeschwader setzte aber sofort auch für „Prinz Eitel Friedrich" die Kohlenfrage ein. Diese wurde jedoch durch einen glücklichen Zufall dadurch gelöst, daß der französische Segler „Jean" mit 3000 Tonnen Kohlen gegriffen wurde, damit war die Kohlenfrage entschieden. Der Kommandant steckte sich, gestützt auf den Brennstoff, ein greifbares Ziel, das nunmehr die Richtlinie für alle seine Maßnahmen bildete. Zu jener Zeit war „Prinz Eitel Friedrich" bereits fünf Monate als Hifskreuzer gefahren. So wie die Verhältnisse an Bord beurteilt wurden, konnte dem Schiff noch eine weitere Fahrtdauer von etwa drei Monaten zugebilligt werden. Vom letzten Ankerplatz bei der Osterinsel bis zum Einlaufen in die Chesapeake-Bay betrug die Zeit in See etwas über zwei Monate. Die Frage, ob es möglich gewesen wäre, nochmals in der Äquatorgegend nach einem Kohlendampfer zu suchen und in See mehrere Tage lang Kohlen überzunehmen, wurde von seiten des Kommandanten dahin entschieden, daß irgendein Erfolg nicht zu erwarten sei.



Einfahrt nach Norfolk—Newport-News.

Die Verfolgung der noch als schwimmend angesehenen „Karlsruhe" und des Hilfskreuzers „Kronprinz Wilhelm" hatte jene Gegend höchst unsicher gemacht, und dem „Prinz Eitel Friedrich" stand keine überlegene Geschwindigkeit zu Gebote. Ruhiges und klares Abwägen aller Verhältnisse ließ den Kommandanten den Bogen nicht überspannen, indem er nach einer

sehr erfolgreichen Fahrt seinen ihm anvertrauten Hilfskreuzer nicht unnütz aufs Spiel setzte. Alle Entschlüsse auf dem Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich" zeigen eine klare und zielsichere Führung, die vom Glück begünstigt im Dienst des Kreuzergeschwaders und im selbständigen Kreuzerkrieg einen vollen Erfolg gehabt hat.

Liste der aufgebrachten und versenkten Schiffe.

Datum	Nationalität und Name	Größe Br.R.T.	Ladung	Bestimmungsort	Bemerkungen
5.12.14	Engl. D. „Charcas"	5067			Sofort nach dem Aufbringen versenkt
11.12.14	Franz.S. „Jean"	2207	Kohlen		Am 31. Dezember versenkt nach Kohlenübernahme
12.12.14	Engl. S. „Kildalton"	1784	Stückgut		
26. 1.15	Russ. S. „Isabel Browne"	1315	Salpeter	Engl. Kanal	
27. 1.15	Franz. S. „Pierre Loti"	2196	Gerste	Queenstown	
27. 1.15	Amer. S. „William P. Frye"	3374	Weizen	Queenstown	
28. 1.15	Franz. S. „Jacobsen"	2195	Gerste	England	Sofort nach dem Aufbringen versenkt
12. 2.15	Engl. S. „Invercoe"	1421	Weizen		
18. 2.15	Engl. D. „Mary Ada Short"	3605	Mais		
19. 2.15	Franz. D. „Floride"	6629	Post, Fracht		
20. 2.15	Engl. D. „Willerby"	3630	Ballast	La Plata	

Der Übergang zu Frachtdampfern als Hilfskreuzer.

Die Erfahrungen, die man in den ersten Kriegsmonaten mit Hilfskreuzern gemacht hatte, waren nicht sehr ermutigend gewesen und hatten dazu geführt, den Wert von Hilfskreuzern noch niedriger einzuschätzen, als dies bereits vor dem Kriege geschehen war. Admiralstab und Reichsmarineamt standen am Ende des ersten Kriegsjahres den Hilfskreuzern fast ablehnend gegenüber. Nach den Erfolgen des Minenkreuzers „Meteor" war man namentlich in der Flotte nur noch auf die Verwendung von Minenkreuzern bedacht, auch war man allgemein der Ansicht, den Handelskrieg ganz den U-Booten überlassen zu müssen. In Berlin glaubte man noch immer, daß Schnelligkeit die Grundbedingung für einen Hilfskreuzer wäre, auch bezweifelte man fast an sämtlichen Dienststellen, daß es möglich sei, die starken englischen Bewachungslinien mit einem Überwasserfahrzeug zu durchbrechen.

Aus dem Seeoffizierkorps der Front jedoch wurden einzelne Vorschläge gemacht, in welcher Weise der Krieg in außerheimischen Gewässern weitergeführt werden könne. Hier ist ein Bericht des Oberleutnants zur See d. Res. Theodor Wolff[1]) vom 15. August 1915, den er damals auf dem Torpedoboot „V 162" seiner vorgesetzten Dienststelle einreichte, von besonderem Interesse. Dieser Bericht lautet unter Fortlassung einiger Einzelheiten wie folgt:

„Nachdem die Tätigkeit der deutschen Auslandskreuzer aufgehört hat, bewegt sich der feindliche Überseehandel außerhalb des Machtbereichs der deutschen Unterseeboote wieder auf seinen alten Wegen, so daß deutschen Hilfskreuzern eine reiche Ernte sicher wäre. Da nun ein als Hilfskreuzer hergerichteter Schnelldampfer einen zu hohen Kohlenverbrauch hat, so könnte man besser einen Dampfer als Hilfskreuzer ausrüsten, dessen Kohlenverbrauch so gering und dessen Ladefähigkeit so groß ist, daß er ohne Hilfsmittel monatelang einen Kaperkrieg führen kann." —

„Der Nachteil mäßiger Geschwindigkeit wird durch den großen, unabhängigen Aktionsradius, durch die Unmöglichkeit, derartige Hilfskreuzer

[1]) Theodor Wolff, geboren am 24. September 1885 und am 16. Februar 1916 auf „U 73" über Bord gespült. An Bord S. M. S. „Möwe" befand sich später der Kapitänleutnant Friedrich Wolf.

rechtzeitig zu erkennen, und dadurch aufgehoben, daß ein solcher Hilfskreuzer, wenn er unvermutet einen Schiffahrtsweg gegen den Strich abgrast, die meisten Schiffe ohne höhere Geschwindigkeit fassen kann. Zwei Drittel aller feindlichen Handelsschiffe laufen nur 10 bis 13 Knoten. — Es würde einem solchen Hilfskreuzer nicht zu schwer werden, die feindliche Blockade zu durchbrechen. Er würde als scheinbarer Frachtdampfer, von einem deutschen Unterseeboot begleitet, auslaufen, und wenn ihn ein feindliches Kriegsschiff, dem er eine nicht gut auszumachende Flagge zeigt, zur Untersuchung anhielte, würde das Unterseeboot Gelegenheit zum Schuß bekommen. Ist der Hilfskreuzer außerhalb der Gefahrzone, dann würde er bis zu dem Punkte fahren, wo er seine erste Tätigkeit entfalten soll. Er vermeidet bis dahin die Schiffahrtswege, begegnet er aber trotzdem einem Schiff, so fährt er ruhig weiter und antwortet auch auf Flaggengruß nicht. Auf seinem Anfangspunkt eingetroffen, beginnt er einen siebentägigen Kaperkrieg, dampft den Schiffen entgegen oder schneidet sie ab. Sobald ein solches Schiff in gutem Feuerbereich ist, öffnet er seine Geschützpforten, setzt die Kriegsflagge und fordert durch Signal und blinden Schuß das Schiff zum Stoppen und Durchsuchen auf. Anfangs hält er sich nur an Schiffe ohne drahtlose Telegraphie. Erst in den letzten Tagen nimmt der Hilfskreuzer auch Schiffe mit drahtloser Telegraphie weg. Zuletzt gibt er einem angehaltenen oder neutralen Dampfer alle Passagiere und Besatzungen der versenkten Schiffe mit. Dann fährt der Hilfskreuzer außerhalb der Schiffahrtswege davon, verschwindet völlig aus jener Gegend; sein großer Kohlenvorrat, den er noch von gekaperten Schiffen nachfüllen kann, macht ihn völlig unabhängig. Er verändert seinen Schattenriß und läßt zunächst ihm etwa begegnende Schiffe unbelästigt und begibt sich dann auf ein neues Revier. Für die Fahrt könnten Reserveoffiziere mit ihrer Kenntnis der Handelsschiffstypen und der in Frage kommenden Gewässer viel nutzen. Ferner könnte man einen solchen Hilfskreuzer mit 14 Knoten Geschwindigkeit auf der Nordamerika-Route halten, welcher abwechselnd dort fünf Tage Kaperkrieg führt und dann auf zwei bis drei Wochen ins Nebel- und Eisgebiet der Neufundlandbänke verschwindet. Solcher mit drei bis vier Hilfskreuzern betriebene Handelskrieg würde dem feindlichen Handel schweren Schaden zufügen."

gez.: Wolff,
Oblt. z. S. d. Res.

Dem vorstehenden Bericht war eine sehr genaue Kohlenberechnung und eine Raumeinteilung für einen 4600 Br. R. T. großen Frachtdampfer beigegeben. Als seemännische Besatzung einschließlich Offizieren waren 40,

als Maschinenpersonal 34, als sonstiges Personal, einschließlich Sonderkommandos für Prisen 78, insgesamt 152 Köpfe errechnet. Vorgeschlagen wurde ein „Wollfrachtdampfer" und für diesen auf Grund vorstehender Überlegungen ein Aktionsradius von 38 000 Seemeilen bei 140 Reisetagen angegeben[1]).

Der Bericht des Oberleutnants zur See Theodor Wolff war auf dem Instanzenwege Torpedobootsflottille, Befehlshaber der Torpedoboote, Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte, Flotte zwar nicht ungünstig, aber doch etwas zweifelnd beurteilt worden. Der Flottenchef, Admiral v. Pohl, gab ihn am 30. August mit der kurzen Bemerkung „ich halte es bei den langen Winternächten für wohl möglich, daß solche Dampfer in den Atlantik gelangen und dort großen Schaden stiften können" an den Admiralstab weiter. Dort nahm man zunächst keine Notiz davon, sondern verfügte nur eine „Wiedervorlage" für den 6. September, jedoch geschah auch dann weiter nichts. Ein klarer Beweis, daß man im Admiralstab sich von derartigen Hilfskreuzern nichts versprach.

Im Flottenstabe wurde ganz unabhängig von irgendwelchen Maßnahmen für Hilfskreuzer zur gleichen Zeit nach einem Schiff gesucht, das zu einer ähnlichen Unternehmung, wie sie seinerzeit „Meteor" ausgeführt hatte, geeignet war. Am 21. September erhielt Korvettenkapitän Graf zu Dohna-Schlodien eine vertrauliche Anfrage vom Flottenstab, ob er als Kommandant eines „zweiten Meteor" eine entsprechende Minenaufgabe übernehmen und einen geeigneten Dampfer hierfür in Hamburg aussuchen wolle. Am 28. September erbat das Flottenkommando den Bericht des Oberleutnants zur See d. Res. Wolff vom Admiralstab zu einer erneuten Durchsicht zurück und behielt ihn eine Woche lang, bis zum 4. Oktober. Obwohl in den Akten und auf dem Bericht keinerlei Vermerk zu finden ist, darf wohl angenommen werden, daß diese Rückerbittung mit Überlegungen zusammenhing, die einen „zweiten Meteor" betrafen. Merkwürdig bleibt, daß noch am 10. November im Admiralstab und Reichsmarineamt Überlegungen angestellt wurden, ob man für die Minenunternehmung nicht S. M. S. „Pelikan" verwenden könne, und von einem Kreuzerkrieg nicht die Rede war.

Korvettenkapitän Graf zu Dohna faßte die ihm zunächst nur andeutungsweise bekannte Minenaufgabe von vornherein großzügiger auf als die höheren Dienststellen und handelte völlig selbständig, indem er sofort einen für den Handelskrieg geeigneten Dampfer mit 14 See-

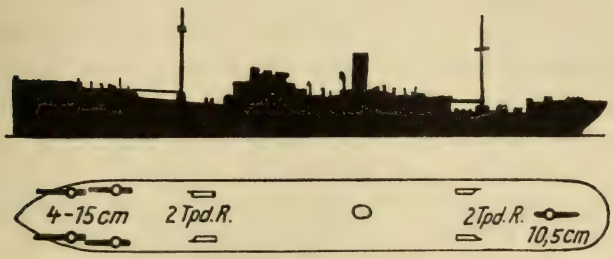
[1]) „Möwe II" hat in 120 Tagen 27 000 Seemeilen zurückgelegt und 4431 Tonnen Kohlen verbraucht, aber im Laufe dieser Zeit mehrere Tage getrieben oder sich mit kleiner Fahrt auf der Stelle gehalten.

meilen Geschwindigkeit forderte. Ein solches Schiff war schwer zu finden. Nach längerem Suchen wurde der Dampfer „Pungo“ gewählt. Dieses Schiff hatte der Generaldirektor Albert Ballin vorgeschlagen, den Graf zu Dohna zu diesem Zweck aufgesucht hatte, da die von der Schiffsbesichtigungskommission bezeichneten Schiffe ungenügend waren. Die Schiffsbesichtigungskommission war gegen die Verwendung von „Pungo“, weil dieser ein „zu wertvolles Schiff“ darstelle. Auch aus dem Schriftwechsel des Grafen zu Dohna mit der Station über Personal, mit der Werft und dem Reichsmarineamt über Umbau, Ausrüstung und namentlich starker Bewaffnung des „Pungo“ geht einwandfrei hervor, daß Graf zu Dohna nicht nur zahlreiche Schwierigkeiten zu überwinden hatte, sondern daß man das Hilfskreuzerunternehmen, welches Graf zu Dohna im Anschluß an die Minenaufgabe plante, als ziemlich aussichtslos und nebensächlich betrachtete.

Die Minenaufgabe ging von der Flotte aus und wurde auch von dieser gestellt. Der Befehl für den Kreuzerkrieg „nach eigenem Ermessen“ wurde gewissermaßen als „Anhängsel“ zu der Minenaufgabe auf unmittelbare Veranlassung des Grafen zu Dohna vom Admiralstab ausgefertigt.

Wer im folgenden die Durchführung des Kreuzerkrieges mit langsamen Frachtdampfern liest, wird finden, daß der Bericht des Oberleutnants zur See d. Ref. Wolff ganz genau den Weg vorzeichnete, der später gegangen wurde, und daß dieser Offizier seemännisch-militärisch richtig gedacht hat. — Graf zu Dohna aber ist in der Praxis der erfolgreiche Vorkämpfer für eine neue und zeitgemäße Auffassung des Kreuzerkrieges geworden.

Erste Fahrt S. M. Hilfskreuzer „Möwe" vom 29. Dezember 1915 bis 4. März 1916.



1 : 1500

Br. R. T.: 4788; Länge: 117,8 m; Breite: 15 m;
Tiefgang: 6,8 m

Angaben über die Besatzung:

Komdt. K. Kapt. Burggraf und Graf zu Dohna-Schlodien
I. Offz. Kaptlt. Wolf (Friedrich)
A. O. Oblt. z. S. Niedermaier, 1. Reise
A. O. Kaptlt. Jung, 2. Reise
N. O. Oblt. z. S. d. Res. Pohlmann
F. T. O. Oblt. z. S. Bethke
Adj. Lt. z. S. Meisel
Lt. z. S. d. S. II Berg, 1. Reise
Lt. z. S. d. Res. v. Helmholt, 2. Reise
Hilfs-Lt. z. S. Köhler
Minen-Offz. Torp. Oblt. Kuhl, 1. Reise
M. Assist. Arzt d. Res. Dr. Pietsch, 1. Reise (später Hilfskreuzer „Seeadler")
M. Ob. Assist. Arzt d. Res. Dr. zum Winkel, 2. Reise
Leit. Masch. Ob. Masch. Nötel, 1. Reise
Leit. Masch. Ob. Masch. Bruns, 2. Reise
Offizierstellv. Badewitz, (nach Rückkehr am 13. 1. 17 z. Lt. z. S. d. Res. ernannt)

Hierzu 223 aktive Mannschaften
Gesamtkopfstärke: 235 (2. Reise 234)

Am 1. November 1915 wurde der Befehl zur Indienststellung des Dampfers „Pungo" als Hilfskreuzer erteilt. Kommandant wurde Korvettenkapitän Graf zu Dohna-Schlodien. „Pungo" war erst im Jahre 1915 zum Bananentransport für die Afrikanische Fruchtkompagnie, eine Tochtergesellschaft der Reederei F. Laeisz, fertiggestellt worden und 4788 Br. R. T. groß. Bereits am 4. November traf „Pungo" auf der Kaiserlichen Werft in Wilhelmshaven ein und wurde für den Hilfskreuzerdienst umgebaut. Bei dem Umbau von „Pungo" zum Hilfskreuzer hat der Marinebaurat Brodersen sich besonders verdient gemacht, zumal es sich um schiffbauliche Arbeiten handelte, die in ihrer Art neu waren und vorbildlich für die späteren Hilfskreuzer wurden. Das Schiff erhielt vier 15 cm-SK. L/45 und außerdem auf dem achteren Aufbaudeck eine 10,5 cm-SK. L/45. Je zwei Überwasser-Torpedorohre für 50 cm-G-Torpedos wurden auf dem Oberdeck vor und hinter dem Aufbaudeck aufgestellt. Anfang Dezember war der Umbau des Schiffes beendet; darauf ging es, zunächst unter dem Namen „H. D. 10" (Hilfsdampfer 10), zu Schießübungen und Maschinenerprobungen in die Ostsee. Unterwegs wurden in Cuxhaven 500 E-Minen genommen. Da „Möwe", wie das Schiff später genannt wurde, der erste Hilfskreuzer dieser Art war, für die Verwendung des Schiffes daher weder in unseren Hafenstädten noch bei unseren Feinden, die durch Spionage informiert sein konnten, Anhaltspunkte bestanden, so wurden für die Geheimhaltung noch nicht so scharfe Maßnahmen getroffen, wie dies *nach* den Erfolgen der „Möwe I" erforderlich wurde. Nur um nicht besonders aufzufallen, war das Schiff grau gemalt worden; auch war verbreitet worden, daß „H. D. 10" für Sonderzwecke in der Ostsee Verwendung finden sollte. Am 26. Dezember ging „Möwe" mit einem Kohleninhalt von 3441 Tonnen zu Meilenfahrten in See, um dann anschließend sofort durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal in die Nordsee zu dampfen. Als Höchstgeschwindigkeiten wurden bei einem mittleren Tiefgang von etwa 7 Meter 13,3 Seemeilen festgestellt.

Dem Hilfskreuzer „Möwe" war in gewissem Sinne ähnlich wie dem Hilfskreuzer „Meteor" zunächst eine größere Minenaufgabe gestellt worden; erst nach Erfüllung dieser Aufgabe sollte „Möwe" Handelskrieg im Atlantischen Ozean führen. Aus der Art des Schriftwechsels zwischen Admiralstab und Hochseeflotte gewinnt man den Eindruck, daß das Minenlegen nicht nur zeitlich zuerst stattfinden, sondern daß es die *Hauptaufgabe* des Hilfskreuzers sein sollte, und daß der anschließende Handelskrieg, an dessen Erfolg man scheinbar immer noch nicht so recht glaubte, nur als Aufgabe zweiter Ordnung galt. Der Admiralstab hatte dem Kommando der Hochseestreitkräfte eine Anzahl von Vorschlägen zur Begutachtung ge-

schickt, an welchen Stellen am zweckmäßigsten Minen zu legen seien, und hatte seinerseits diesen Vorschlägen eine ausführliche Begründung hinzugefügt. Der Operationsbefehl für „Möwe“ ging aber nicht vom Admiralstab, sondern vom Kommando der Hochseestreitkräfte aus und ist dem Kommandanten Graf zu Dohna am 1. Dezember 1915 ausgehändigt worden. Das Wichtigste aus diesem Befehl ist im nachstehenden wiedergegeben.

1. Nachrichten vom Feind und Erfahrungen: Es wird auf die „Sachlagen des Admiralstabes der Marine, auf die Erfahrungen der U-Boote an der Westküste Großbritanniens, der Hilfsstreuminendampfer »Berlin« und »Meteor« und auf die Minenzusammenstellung des Kommandos der Hochseestreitkräfte“ verwiesen. Irgendwelche näheren Angaben werden dem Kommandanten jedoch nicht gemacht.

2. Minenaufgaben:

Aufgabe 1: Verseuchen des Seegebietes westlich der Orkneyinseln, vor Westausgang des Pentland Firth und Scapa Flow bis Cap Wrath innerhalb der Linie Marwik Head (an der Westküste der Insel Mainland) —Sule Skerry—Nun Rock—Cap Wrath.

Aufgabe 2: Verseuchen des North Minch südlich der Linie Cellar-Head —Nun Rock—Cap Wrath und nördlich 58° Nord.

Aufgabe 3: Verseuchen des Seegebietes vor Lough Swilly zwischen 7° und 9° West und zwischen 54° 50′ und 56° Nord.

Aufgabe 4: Verseuchen des Seegebietes vor der Bantry Bay zwischen 9° 30′ West und 10° 30′ West und zwischen 51° 10′ Nord und 51° 40′ Nord.

Aufgabe 5: Verseuchen des Seegebietes vor der Loire- und Girondemündung östlich 4° 50′ West und innerhalb der 200-Meter-Linie.

Die vorstehenden Aufgaben stellten für den Kommandanten jedoch nicht bindende Befehle, sondern nur allgemeine Direktiven dar, so daß ihm die Wahl unter diesen Aufgaben, die nicht etwa alle zu erfüllen waren, nach Maßgabe der Verhältnisse überlassen blieb. Der Kommandant sollte, „sobald es ohne Gefährdung des Schiffes und der weiteren Unternehmungen möglich ist, kurze Funkmeldung darüber machen, in welchen Seegebieten gemäß vorstehenden Aufgaben Minen gelegt sind, ob weitere Minenunternehmung beabsichtigt ist, oder ob zum Handelskrieg übergegangen wird“. Es sei vorweggenommen, daß Graf zu Dohna Aufgabe 1 und 5, die ihm als die beiden schwersten bezeichnet waren, durchführte.

3. Auslaufen: Ist dem Ermessen des Kommandanten gegen Ende Dezember überlassen. Etwaige Vereinbarungen über Unterstützung durch U-Boote soll der Kommandant der „Möwe“ mit dem Führer der U-Boote selbständig treffen. „Wird das Schiff beim Ausmarsch in solchem

Abstand von der Helgoländer Bucht zur Umkehr gezwungen, daß Aufnahme durch Hochseestreitkräfte in Frage kommt, so ist dies durch Funktelegraphie zu melden."

4. Handelskrieg: Nach Erledigung des Minenlegens Handelskrieg nach Anordnung des Admiralstabes der Marine. Letzterer gab dem Kommandanten der „Möwe" nur ganz allgemeine Anweisungen und für etwaigen Abbruch des Handelskrieges, Auflegen des Schiffes oder Rückkehr in die Heimat völlig freie Hand.

Am 29. Dezember 1915, 11 Uhr vormittags, verließ „Möwe" die Elbe. Das Schiff war als schwedischer Dampfer „Sagoland", Heimatshafen Göteborg, maskiert und hatte Papiere mit für eine Fahrt von Rotterdam mit Stückgut nach Bergen. Zur Sicherung des Hilfskreuzers hatte „U 68", Kommandant Kapitänleutnant Ludwig Güntzel, den Befehl erhalten, 40 Seemeilen vor „Möwe" Aufstellung zu nehmen. Fahrt und Kurs der „Möwe" waren dem U-Boot selbstverständlich bekannt. „U 68" wurde bereits am 30. Dezember abends bei Dunkelwerden entlassen.

Am 30. nachmittags, kurz vor Dunkelwerden, wurde ein Dampfer, anscheinend ein Postdampfer, der auf England zu hielt, gesichtet.

Da es am Freitag, dem 31. Dezember, nachmittags abflaute — es hatte Windstärke 8 geweht —, wurde versucht, südlich um die Färöer herumzugehen. Nolsö-Feuer an der Ostküste der Färöer-Inseln wurde angelotet, um eine gute Abgangspeilung für die erste Aufgabe, welche im Minenlegen im Norden von Schottland, am westlichen Eingang des Pentland Firth bis nach Kap Wrath bestand, zu erlangen. Da Nolsö jedoch erst am 1. Januar 1916, um 3 Uhr vormittags, in Sicht kam, mußte von dem beabsichtigten Durchbruch durch die Linie Färöer—Shetlands südlich der Färöer Abstand genommen werden, weil die dort als ausliegend angenommenen Bewachungsstreitkräfte nicht mehr bei Nacht passiert werden konnten. Gleichzeitig mit dem Insichtkommen von Nolsö-Feuer wurde im Dunkel ein größerer Dampfer mit parallelem Kurs erkannt. Der Kommandant, Korvettenkapitän Graf zu Dohna, beschloß daher kehrtzumachen und im Laufe des Tages nördlich um die Färöer herumzugehen, dann während der Nacht Myggenäs-Feuer (Nordwestseite der Färöer) als Abgangspeilung für die erste Minenaufgabe anzusteuern.

Am Nachmittag kamen zwei Rauchwolken in Südsüdwest in Sicht. Es wurde mit hoher Fahrt acht Strich abgedreht, bis der Rauch nach etwa zehn Minuten aus Sicht kam, und dann auf alten Kurs gegangen.

Am Sonntag, dem 2. Januar, wurde, da das Wetter günstig erschien, der Entschluß gefaßt, die Minen am Abend mit Anbruch der Dunkelheit zu werfen. Um 4 Uhr nachmittags kam Sule Skerry in Sicht. Um 6 Uhr

Minenunternehmung des Hilfskreuzers „Möwe“ vor dem Pentland Firth am 2. Januar 1916.

nachmittags wurde mit dem Minenwerfen begonnen. Der Wind, der bisher mit Stärke 5 geweht hatte, frischte ganz erheblich auf und erreichte sehr bald Sturmstärke. Die Mannschaft arbeitete trotz des starken Schlingerns bis zu 20° und fortwährend überkommender Seen ganz vorzüglich, so daß die Aufgabe, 252 Minen zu legen, planmäßig durchgeführt werden konnte. Die Lage der Minen zeigt die Skizze 16. Der Erfolg, der durch die vor vor dem Pentland Firth gelegten Minen erzielt wurde, ist trotz Rückfragen bei der englischen Admiralität leider nicht genau ermittelt worden. Am 6. Januar sank das Linienschiff „King Edward VII.“ auf der Minensperre. Hierdurch wurde zweifellos nicht nur die englische Kriegsmarine, sondern auch der gesamte Handel im Norden Schottlands gewarnt, so daß wohl weitere große Verluste kaum eingetreten sein dürften.

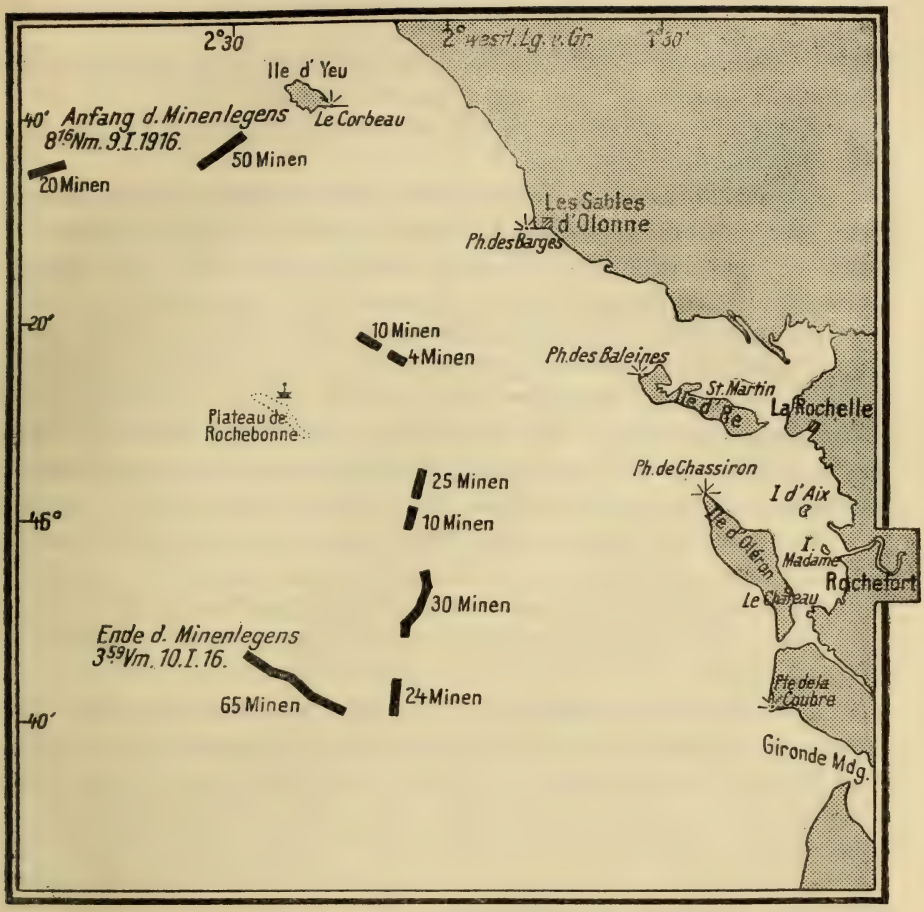
„Bei Kap Wrath lief starker Strom, gleichzeitig stand hohe See und starker Wind gegenan, so daß »Möwe« dicht unter Kap Wrath nahezu auf

der Stelle stand. Mehrere Lichter, anscheinend Fahrzeuge unter Land, in Sicht. Das Schiff nimmt stark Wasser über. Es flaut dann etwas ab, so daß es möglich wird, mit Nordwestkurs von Land abzukommen." Nun wurde ein Punkt 60° Nordbreite und 20° Westlänge angesteuert, um den bei Rockall Bank gemeldeten feindlichen Bewachungsstreitkräften aus dem Wege zu gehen. Da ein offener Funkspruch aufgefangen wurde, daß Angriffe von U-Booten in den irischen Gewässern erwartet würden, mußte angenommen werden, daß die ganze Bewachung an der Westküste alarmiert sei. Der Kommandant der „Möwe" beschloß daher, um möglichst unbemerkt zu bleiben, weit von Land abzuhalten und zunächst die zweite Aufgabe, Minenlegen in der Biskaya, durchzuführen. Je weiter man nach Süden kam, desto mehr trat Wetterverschlechterung ein. Auf etwa 57° Nordbreite und 15° Westlänge steigerte sich der Wind zu Sturmstärke. „Das Schiff bleibt am 6. wegen schwerer See weiter beigedreht. Schiff und Einrichtungen haben sich während des Sturmes der letzten Tage im allgemeinen gut bewährt. Die Pfortendichtung der vordersten Geschütze mußte erheblich verstärkt werden. Die zur Verkleidung der achteren Verschanzung dienenden Blechplatten erwiesen sich als zu schwach. Die Zurreinrichtungen der Minen genügten nicht."

Am nächsten Tage wurde das Wetter besser, so daß der Kommandant sich so einrichtete, daß er in der Nacht vom 9./10. die Minen in der Biskaya legen konnte. Im Laufe des 8. Januar wurden insgesamt drei Dampfer, die auf Ost-West-Kurs lagen, beobachtet, denen ausgewichen wurde. Funktelegraphisch wurde starker Dampferverkehr gehört.

Am 9. wurde in der Morgendämmerung ein großer Dampfer, dessen Kurs in den Englischen Kanal führte, gesichtet. „Möwe" behielt Kurs und Fahrt bei, um nicht aufzufallen. Nachdem der Dampfer das Kielwasser der „Möwe" in etwa 70 hm Entfernung gekreuzt hatte, gab er auffallend starke Funkmeldung an Kap Lizard bzw. an die englische Funkstation „Wi" ab. Aus dem Ton der Welle, der Gebeart (fünfstellige Zahlengruppe) und dem Verkehr mit englischen Küstenstationen wurde geschlossen, daß der Dampfer ein englischer Hilfskreuzer oder ein Transporter sein müsse, jedoch blieb „Möwe" unbelästigt.

Nachmittags bei Dunkelwerden wurde der befohlene Anfangspunkt der Sperre (siehe Skizze 17) angesteuert. 8 Uhr 15 kam Ile d'Yeu-Feuer in Sicht. Beginn des Minenwerfens. Die Absicht war, Bordeaux als den wichtigsten Hafen möglichst wirkungsvoll zu sperren. Die Sperre sollte in erster Linie gegen Dampfer aus Amerika, die Kriegsausrüstung führten, gelegt werden. Das Legen der Sperre wurde erschwert durch Hunderte von Heringsfischern, denen fortwährend ausgewichen werden



Minenunternehmung des Hilfskreuzers „Möwe" vor der Gironde-Mündung am 9. und 10. Januar 1916.

mußte. Wegen der Fischer wurde davon abgesehen, die Sperre weiter von Land ab zu legen, weil „Möwe" damit rechnen konnte, daß sie für ein abgeblendetes französisches Patrouillenfahrzeug gehalten wurde. Während der Nacht bis zum 10. Januar, 4 Uhr morgens, war die Aufgabe durch Legen von 238 Minen in einem Zeitraum von 7 Stunden und 45 Minuten erledigt. Das Schiff machte hierbei 13 Seemeilen über den Grund. Auch der Gesamterfolg der Minensperre vor der Gironde ist trotz Anfrage bei dem französischen Marineministerium unbekannt geblieben. Es wurde nur mitgeteilt, daß bereits am 10. Januar die ersten Minen bemerkt seien. Am 13. und 15. Januar wären die spanischen Dampfer „Bayo" und „Belgica" bei Rochebonne auf Minen gelaufen und gesunken. In den nächsten

Tagen seien die gesamten Sperren festgestellt und am 21. Januar bereits minenfreie Wege nach Bordeaux geschaffen worden.

Nunmehr beabsichtigte der Kommandant, Handelskrieg im Südatlantischen Ozean zu führen.

Der Operationsbefehl für den Handelskrieg des Hilfskreuzers „Möwe" war, wie erwähnt, vom Chef des Admiralstabes ausgestellt worden. Er wird im nachfolgenden im Auszuge wiedergegeben, weil aus ihm die damaligen Anschauungen über den Kreuzerkrieg ersichtlich sind.

Zunächst wird der Kommandant auf die Erfahrungen von S. M. S. „Karlsruhe" und der beiden Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm" und „Prinz Eitel Friedrich" hingewiesen. — Der Bericht mit den Vorschlägen des Oberleutnants zur See d. Res. Wolff wird jedoch nicht erwähnt. — Über die Verteilung der englischen und französischen Streitkräfte zur Sicherung des Handels im Atlantischen Ozean war im Admiralstabe nichts bekannt.

Als Zweck des Handelskrieges wird, abgesehen von der Verringerung des feindlichen Schiffsraumes, neben Störung der Zufuhr für die Feinde besonders betont „Gewinnung wichtiger Zufuhren durch Heimsendung von Prisen mit Prisenkommandos". Dieser letzte Satz ist besonders bemerkenswert.

„Die Wahl des Betätigungsfeldes bleibt dem Kommandanten überlassen. Zu beachten ist die Verschiffung von Kriegsmaterial aus Kanada und den Vereinigten Staaten, die Zufuhr von Getreide vom La Plata nach England, die im Februar anfangen wird. Ob Kohlenverschiffung nach Südamerika eine Möglichkeit bietet, die eigenen Kohlenbestände aufzufüllen, ist fraglich. Daher wird es angebracht sein, die Bestände, sooft es geht, aus Prisendampfern aufzufüllen.

„Da es notwendig ist, die Anwesenheit des Hilfskreuzers »Möwe« solange wie möglich geheimzuhalten, so empfiehlt es sich, nur solche Handelsschiffe anzuhalten, deren Vernichtung mit Sicherheit zulässig ist.

„Nach einem Sondervertrag zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten müssen wir den Amerikanern den Schaden vergüten, der ihnen aus der Anwendung unseres Prisenrechtes entsteht. Amerikanische Schiffe sollen daher nur vernichtet werden, wenn mehr als die Hälfte ihrer Ladung aus hochwertiger absoluter Konterbande besteht.

„Auf Unterstützung aus der Heimat oder aus dem neutralen Auslande kann nicht gerechnet werden. Es empfiehlt sich, eine geeignete Prise als Begleitdampfer mitzunehmen, um auf dieser Passagiere und Besatzungen zu versenkender weiterer Prisen unterzubringen. Genommene Prisen können in Hilfskriegsschiffe umgewandelt und zur Führung des Kreuzerkrieges benutzt werden. Die Umwandlung, Heißen von Flagge und

Wimpel, darf nicht in neutralen Gewässern, sondern wird am besten auf hoher See vorgenommen werden.

„Der Gebrauch einer beliebigen Handelsflagge ist als Kriegslist statthaft. (Verboten ist der Mißbrauch einer privilegierten Flagge, Parlamentärflagge, Abzeichen der Genfer Konvention, Notzeichen.) Die Kriegsflagge muß aber bei Ausführung jeder gewaltsamen Handlung wehen, also z. B. schon bei Abgabe des Warnungsschusses oder des Stoppsignals.

„Wenn es nötig wird, das Schiff aufzulegen, so empfiehlt es sich, hierfür einen Hafen in den Vereinigten Staaten, einer größeren südamerikanischen Republik oder Spanien aufzusuchen. Festlandshäfen ist gegenüber Inselhäfen der Vorzug zu geben, da mit weitgehenden Neutralitätsverletzungen seitens Englands erfahrungsgemäß gerechnet werden muß."

Der Schlußabsatz deutet darauf hin, daß man im Admiralstabe mit einer Rückkehr des Hilfskreuzers überhaupt nicht gerechnet hat.

Als Graf zu Dohna in den Handelskrieg eintrat, besaß der Hilfskreuzer noch einen Kohlenvorrat, der ungefähr einen Monat reichte.

Zunächst wurden alle schwedischen Abzeichen, unter denen das Schiff bisher gefahren war, entfernt. „Möwe" hatte jetzt eine glatte schwarze Bordwand und schwarzen Schornstein und sollte entweder den englischen Dampfer „Sutton Hall" von der Ellerman-Hall-Linie, Liverpool, auf der Fahrt nach Buenos Aires, oder den französischen Dampfer „Theodore Monte" von der Compagnie de Navigation Mixte, Marseille, auf der Fahrt von Bordeaux nach Buenos Aires, darstellen.

Am Dienstag, dem 11. Januar, wurde in der Nacht der Funkspruch von Nauen aufgefangen, daß das Gebiet zwischen Kap Wrath und dem Pentland Firth wegen Minengefahr gesperrt sei, und daß das englische Linienschiff „King Edward VII." dort untergegangen sei. Es war dies ein großer Erfolg, der durch das Minenlegen der „Möwe" verursacht worden war. Am Mittag des gleichen Tages kam voraus ein Dampfer in Sicht. Bald konnte festgestellt werden, daß „Möwe" ihm schnell aufkam. Nach etwa drei Stunden war der Dampfer, der sich später als „Corbridge" herausstellte, auf 10 hm querab. „Möwe" setzte die englische Handelsflagge, während der Dampfer zunächst keine Flagge zeigte. Aus diesem Grunde und aus dem Fehlen eines Abzeichens wurde auf einen englischen Dampfer geschlossen. Als er eben angehalten werden sollte, wurde eine Rauchwolke voraus gesichtet und ein Dampfer erkannt, der schnell näher kam und unmittelbar auf „Möwe" zuhielt. „Möwe" verringerte die Fahrt, um unauffällig in der Nähe der „Corbridge" zu bleiben. Das Kriegstagebuch

verzeichnet hierüber: „Wäre der Dampfer, der später als »Farringford« erkannt wurde, mit Funktelegraphie ausgerüstet oder ein Neutraler gewesen, so hätte ich gewartet, bis er aus Sicht gekommen wäre. »Farringford« setzte die englische Flagge und heißte seinen Namen. Ich beschloß, bei ihm zuerst längsseit zu gehen, da »Corbridge« wegen ihrer geringen Geschwindigkeit nicht mehr entwischen konnte. Ich setzte Kriegsflagge und heißte das Signal »Stoppen Sie sofort und verlassen Sie das Schiff so schnell wie möglich«, worauf »Farringford« und »Corbridge« stoppten. »Corbridge« stand jetzt etwa 1 Seemeile ab. Ich ging mit hart Backbordruder dicht an »Farringford« heran und gab ihm den mündlichen Befehl, sofort mit der gesamten Besatzung auf »Möwe« zu kommen. Um das Manöver zu beeilen, setzte ich kein Boot aus. Trotzdem benutzte »Corbridge« eine Regenbö, während der sie aus Sicht kam, zu einem Fluchtversuch. Die Leute von »Farringford« wurden in größter Eile übergenommen, die Ruderboote gesprengt. Da ich nicht übersehen konnte, wie lange die Verfolgung der »Corbridge« dauern würde, beschloß ich, »Farringford« sofort zu vernichten. Ein auf ihn gefeuerter Torpedo machte einen starken Knick und ging vorbei. Infolgedessen wurde das Schiff durch zwei Schuß 10,5 cm und 3 Schuß 15 cm in die Wasserlinie versenkt. Der versenkte Dampfer hatte 3146 Br. R. T., 25 Mann Besatzung, eine Ladung von 4300 Tonnen Erz und befand sich auf der Fahrt von Huelva (Spanien) nach Galveston.

„Ich nahm dann die Verfolgung der »Corbridge« auf. Nach etwa zwei Stunden wurde »Corbridge« auf 110 hm gesichtet und ein Warnungsschuß abgefeuert. Da sie trotzdem weiterlief, wurde ein zweiter Schuß gefeuert, der Aufschlag lag dicht in der Nähe des Dampfers, der nun sofort stoppte und zwei rote Lichter setzte."

Das Prisenkommando stellte fest, daß „Corbridge" 3687 Br. R. T. groß war und eine Ladung von 4773 Tonnen Steinkohlen führte. Sie befand sich auf der Fahrt von Harry Docks nach Rosario. Die Besatzung betrug 27 Mann. Das aufgebrachte Schiff wurde als Kohlendampfer zunächst behalten. Der Kapitän und der englische Teil der Besatzung wurden auf „Möwe" gesetzt, so daß auf „Corbridge" nur vier Griechen, zwei Norweger, ein Spanier und ein Neger verblieben. Von der „Möwe" wurden hinübergebracht ein Unteroffizier, ein Signalgast, sechs Matrosen, zwei Maschinistenmaate und zwei Heizer. Die Führung des Schiffes übernahm der Kriegslotse Badewitz (später Leutnant zur See d. Ref.). Der Dampfer „Corbridge" erhielt einen schriftlichen Befehl, daß er mit höchster Fahrt, die allerdings nur 9 Seemeilen betrug, den Kurs auf die Maracainseln nördlich der Mündung des Amazonenstromes nehmen sollte. Es

wurden ihm zwei Treffpunkte, der eine für den 21. und 22. Januar, der zweite für den 27. Januar, angegeben. Dieser zweite Treffpunkt lag unmittelbar bei den Maracainseln. Es wurde befohlen, daß der Dampfer bis zum 15. Februar auf „Möwe" zu warten habe. Dann solle er nach Para laufen, um sich neu auszurüsten, und evtl. nach Deutschland fahren. Nachdem der Führer des Schiffes zum Offizierstellvertreter ernannt war, wurde der Dampfer „Corbridge" entlassen.

Bereits am 13. Januar vormittags kam wieder ein Dampfer in Sicht, der sich als der englische Dampfer „Dromonby", 3627 Br. R. T., mit einer Ladung von 5500 Tonnen Steinkohle und einer Besatzung von 25 Mann herausstellte. Er war von der englischen Admiralität gechartert und befand sich auf der Fahrt von Cardiff nach St. Vincent. Da „Möwe" nach Aufbringung des Dampfers „Corbridge" über genügend Kohlen verfügte, wurde „Drumonby" nach Übernahme seiner Besatzung gesprengt und, um das Sinken zu beschleunigen, mit drei Schuß 10,5 cm angeschossen. Der Dampfer hatte achtern eine Plattform für ein kleineres Geschütz, doch befand sich dieses nicht an Bord.

Am gleichen Tage nachmittags wurde der englische Dampfer „Author", 3496 Br. R. T., mit einer Ladung von 5000 Tonnen Stückgut aufgebracht. Die Besatzung betrug 11 Engländer und 47 Inder. Er befand sich auf der Fahrt von London nach Port Natal. Er wurde noch am gleichen Abend durch Öffnen der Seeventile und Sprengung versenkt. Hierbei blieben auf der Wasseroberfläche drei Nachtrettungsbojenlichter längere Zeit brennen. Während „Möwe" noch mit dem Versenken der brennenden Lichter beschäftigt war, kam der englische Dampfer „Trader", 3608 Br. R. T., in unmittelbare Nähe. Er hatte eine Ladung von 5500 Tonnen Zucker. Die Besatzung betrug 27 Mann; er befand sich auf der Fahrt von Peru nach Falmouth und war von der englischen Admiralität gechartert. Der Dampfer wurde fast auf der gleichen Stelle wie sein Vorgänger, der „Author", versenkt.

Am 15. Januar, auf dem Dampferwege nach Las Palmas, kam der englische Dampfer „Ariadne", 3035 Br. R. T., mit einer Ladung von 4700 Tonnen Mais in Sicht. Die Besatzung betrug 26 Mann. Nachdem das Schiff aufgebracht war, wurde es zu einer Schießübung für die Geschützführer benutzt. Da das Schiff wegen seiner Ladung mit großer Rauchentwicklung brannte, erhielt es noch einen Torpedoschuß, der es schnell vernichtete. Die Versenkung der „Ariadne" dicht bei Madeira fand bereits in einer Gegend statt, die als Knotenpunkt des Verkehrs von den Engländern besonders bewacht wurde, ohne daß Graf zu Dohna hiervon Kenntnis hatte. — Es sei daher an dieser Stelle die feindliche Gegen-

wirkung gezeigt. Die Madeira- und Kanarische Zone war durch die Panzerkreuzer „King Alfred" (🏳 Admiral Moore) und „Essex" sowie die Hilfskreuzer „Carmania" und „Ophir" besetzt. Südlich hiervon bei den Kap Verden befanden sich der Leichte Kreuzer „Highflyer" und der Hilfskreuzer „Marmora". An der Ostküste Südamerikas standen der Kleine Kreuzer „Glasgow", der Panzerkreuzer „Vindictive" und die Hilfskreuzer „Macedonia" und „Orama", meist in der Nähe der Abrolhos-Inseln, so daß die sehr wichtige Gegend bei den Rocas unbesetzt war. — Auf der Westindischen Station waren 4 Panzerkreuzer, 3 Leichte Kreuzer und 2 Hilfskreuzer.

Alle bisher versenkten Dampfer hatten nur die geringe Geschwindigkeit von 9 bis 10 Seemeilen und besaßen sämtlich k e i n e Funktelegraphie, erst der am gleichen Tage nachmittags gesichtete Dampfer „Appam" hatte Funkeinrichtung. Auf das Signal: „Stoppen Sie sofort" mußte noch ein Warnungsschuß gefeuert werden, um dem Dampfer den Ernst der Lage klarzumachen. Dieser funkte an alle Schiffe seinen Namen, worauf „Möwe" mit höchster Energie die Funksprüche des „Appam" störte. Während das Prisenboot auf „Appam" fuhr, konnte man beobachten, daß sich Leute dort an einem am Heck aufgestellten Geschütz zu schaffen machten. Infolgedessen feuerte „Möwe" erneut einen Warnungsschuß. Als nach einiger Zeit das Prisenboot näher an „Appam" herankam und wieder Leute an das Geschütz gingen, wurde ein Gewehrschuß auf die Geschützbedienung gefeuert, die nunmehr das Geschütz sofort verließ. Dieses, ein 4,7 cm-Geschütz, war mit zwei Mann Geschützbedienung in Dakar an Bord genommen worden. Es wurde später mit Munition in gebrauchsfähigem Zustande auf „Möwe" gebracht.

Der englische Dampfer „Appam" hatte einen Tonnengehalt von 7781 Br. R. T. und eine Ladung von 3000 Tonnen Stückgut, die aus Palmöl, Gummi, Kakao, Kopra, Zink, Mais, Baumwollsamen usw. bestand. Ferner waren an Bord 36 549 englische Pfund Gold in Barren, die sogleich auf „Möwe" geschafft wurden. Leider mußte der Gummi auf „Appam" belassen werden, da er in den Laderäumen unter der anderen Ladung lag und die Übernahme daher mindestens einen Tag gedauert hätte. „Appam" war auf der Fahrt von Duala nach Plymouth und hatte an Bord 148 Köpfe Besatzung, 160 Passagiere, 14 Zivilgefangene (darunter 3 deutsche Frauen) und 8 deutsche Schutztruppler. Unter den Passagieren befanden sich der Exgouverneur von Sierra Leone, der Sekretär der Kolonie Nigeria, ferner 3 englische Kolonialoffiziere, 1 englischer Seeoffizier d. Res., 1 englischer Deckoffizier, 4 Maate der englischen Kriegsmarine, 21 Matrosen und 2 Unteroffiziere der englischen Schutztruppe. Die

englischen Seeleute stammten nach ihrer Angabe von den Schiffen „Dwarf", „Rinaldo" und „Astrea". Sie hatten auf „Appam" die gefangenen Deutschen zu bewachen. An dem Tage, als „Appam" genommen wurde, stand „King Alfred" dicht bei Madeira, und „Essex" patrouillierte bei den Kanarischen Inseln. Durch die Lücke zwischen beiden stieß „Möwe" auf der Weiterfahrt durch.

„Appam" wurde zunächst unter das Kommando des Torpederoberleutnants Kuhl gestellt, dem Hilfsleutnant Köhler mit einer seemännischen und technischen Besatzung von „Möwe" beigegeben wurde. „Appam" erhielt von „Möwe" einen südlichen Kurs und mußte vor „Möwe" herfahren. Man befand sich in der Nähe von Madeira. Am 16. Januar abends kamen die Kanarischen Inseln in Sicht und kurz darauf ein größerer Dampfer. Es war bereits 7 Uhr abends geworden und schon sehr dunkel, als „Möwe" auf etwa 8 hm heranging. Über diese Begegnung gibt das Kriegstagebuch der „Möwe" folgende Einzelheiten:

„Morsespruch von »Möwe«: What ship?

Antwort: Who are you? Where bound?

Antwort von »Möwe«: »Author« from Liverpool to Port Natal.

Antwort: Here »Clan MacTavish«.

Antwort von »Möwe«: Here german cruiser, stop at once.

Antwort von »Clan MacTavish«: We are stopped.

Trotzdem stoppt »Clan MacTavish« nicht. Morsespruch von »Möwe«: Do not move your wireless. »Clan MacTavish« meldet: Verstanden.

„Da »Clan MacTavish« dauernd große Fahrt voraus ging, erhielt er einen Warnungsschuß vor den Bug. Auch hierauf stoppt er nicht, sondern gibt funktelegraphisch ohne jeden Anruf dauernd seinen Standort. »Möwe« stört sofort mit höchster Energie und eröffnet das Feuer auf die Kommandobrücke. Der dritte Schuß ist ein Treffer, worauf die Funkstation schweigt. Das Feuer wird von dem Gegner aus einem 5,7 cm-Geschütz ohne Erfolg erwidert. Erst nachdem er mehrere Treffer erhalten hat, einen unter die Brücke, zwei in die Wasserlinie, einen aufs Bootsdeck und einen, der das Hauptdampfrohr trifft, macht er den Morsespruch: »We stopped all.« Das Feuer wurde nunmehr sofort eingestellt und das Prisenkommando ging an Bord."

Der englische Dampfer „Clan MacTavish", 5816 Br. R. T., hatte eine Besatzung von 19 Engländern und 73 Indern, von letzteren waren 8 bei der Beschießung tödlich verletzt worden. Er befand sich auf der Fahrt von Australien über Südafrika nach Liverpool. Die Ladung bestand aus 8500 Tonnen Stückgut, und zwar in der Hauptsache Wolle, Fleisch, verschiedene Getreidearten, Leder, Kupfer usw. Er gehörte der Reederei

Cayzer, Irwin & Co.[1]). „Clan MacTavish" mußte leider trotz der sehr wertvollen Ladung versenkt werden, da das Hauptdampfrohr zerschossen war und drei weitere Treffer das Schiff unbrauchbar gemacht hatten. Da es dem Gegner gelungen war, einen Teil seines Funkspruchs durchzubringen, weil auf „Möwe" bei Beginn des Störens eine Sicherung durchbrannte, durfte keine Zeit dafür verwendet werden, Teile der Ladung überzunehmen. „Clan MacTavish" sank eine halbe Stunde nach erfolgter Sprengung um 9 Uhr abends. Das Geschütz, das mit zwei Mann Bedienung in Dakar an Bord gekommen war, konnte nicht mehr abmontiert werden. Das Schiff hatte außerdem eine hölzerne Geschützattrappe an Bord. Aus einem englischen Bericht geht hervor, daß der Notruf von „Clan MacTavish" von dem englischen Panzerkreuzer „Essex" aufgefangen worden ist, der zu dieser Zeit 120 Seemeilen südlich von »Möwe« stand. — „King Alfred" befand sich 130 Seemeilen nördlich und der Hilfskreuzer „Ophir" 270 Seemeilen nordwestlich. Durch ein Versehen von zwei Matrosen wurde dieser wichtige Funkspruch aber nicht an den verantwortlichen Offizier zum Dechiffrieren weitergeleitet, so daß eine Verfolgung der »Möwe« und eine Warnung an die Handelsschiffe unterblieb. Erst 16 Tage später, als „Appam" in Norfolk eintraf, erfuhr man in England etwas von „Möwe".

Inzwischen war auf „Appam" festgestellt worden, daß Proviant und Brennmaterial für 14 Tage bei 9 Seemeilen Fahrt ausreichten, und daß es ausgeschlossen war, auf See Kohlen zu nehmen. Darauf faßte der Kommandant, Graf zu Dohna, den Entschluß, die „Appam" nach den Vereinigten Staaten zu schicken und dort aufzulegen. „Appam" wurde unter das Kommando des Leutnants zur See d. Res. Berg gestellt. Dieser erhielt folgenden Befehl, der im nachstehenden im Auszuge wiedergegeben ist:

„Dampfer »Appam« geht mit ökonomischer Fahrt in einen nordamerikanischen Hafen, wenn möglich nach Newport News, und legt dort auf. Er findet dort die Hilfskreuzer »Prinz Eitel Friedrich« und »Kronprinz Wilhelm« vor. Bis zur Länge der Bermuda-Inseln ungefähr auf dem 30. Breitenparallel halten, dann allmählich Bestimmungsort ansteuern. In die Nähe des Bestimmungsortes erst bei Dunkelwerden kommen. Es ist möglich, daß englische Kriegsschiffe in der Nähe der Küste kreuzen. Bei Morgendämmerung schon innerhalb der amerikanischen Hoheitsgewässer sein.

„Auf der Fahrt ist allen Rauchwolken nach Möglichkeit auszuweichen. Nur auf Aufforderung englische Handelsflagge setzen. Das Besteck ist

[1]) Cayzer war der Schwiegervater von Sir John Jellicoe.

strengstens auch vor eigenen Landsleuten und der eigenen Besatzung geheimzuhalten. Reiseziel erst sechs Stunden vor Eintreffen bekanntgeben.

„Bei Widerstand der Besatzung ist das Schiff sofort rücksichtslos außenbords zu sprengen.

„Falls englische Kriegsschiffe »Appam« nehmen, wird das Schiff möglichst spät gesprengt, so daß die Passagiere Zeit haben, auszusteigen. Signal an das englische Kriegsschiff: »Schiff ist im Sinken begriffen.« Dies ist den Passagieren bekanntzugeben. Falls »Appam« durch englisches Kriegsschiff angehalten wird, dieses aufmerksam machen, daß Passagiere an Bord sind. Eine genaue Rettungsbootsrolle ist vorzubereiten. Verhalten beim Auflegen: Kriegsflagge erst innerhalb der amerikanischen Hoheitsgewässer setzen. Energisch auf Durchführung des Freundschaftsvertrages zwischen Amerika und Preußen bestehen.“

Gleichzeitig erhielt der Exgouverneur von Sierra Leone, Sir Merewether, als ältester Vertreter der an Bord vom Hilfskreuzer „Möwe“ befindlichen Passagiere der Prisen ein Schreiben, in welchem ihm mitgeteilt wurde, daß Leutnant zur See d. Res. Berg den Befehl erhalten habe, die „Appam“ mit sämtlichen Passagieren in einen Hafen, der nicht näher bezeichnet wurde, zu bringen. Bei dem geringsten Widerstand der Besatzung würde „Appam“ sofort gesprengt werden. Wenn aber das Schiff vom Feinde genommen würde, würde es erst dann gesprengt werden, wenn es von den Passagieren beschleunigt verlassen sei. Dieses Schreiben solle der Gouverneur allen Passagieren bekanntmachen.

Die Besatzungen der gekaperten Dampfer mit Ausnahme von „Clan MacTavish“ wurden nun auf „Appam“ eingeschifft, im ganzen 121 Köpfe.

Auf „Möwe“ blieben als Kriegsgefangene

19 Mann Besatzung von „Clan MacTavish“,
3 englische Kolonialoffiziere,
1 englischer Seeoffizier d. Res.,
1 englischer Deckoffizier,
27 Kriegsschiffsmannschaften von englischen Schiffen,
2 englische Schutztruppenunteroffiziere.

53 Köpfe.

Ferner 103 Inder, die gegen Bezahlung in der Maschine und an Deck verwendet wurden.

Auf „Appam“ wurden von „Möwe“ zur Durchführung des Dienstes mitgegeben:

1 Steuermannsmaat,
2 seemännische Unteroffiziere,

2 Maschinistenmaate,
9 Matrosen,
6 Heizer.

Hierzu traten zur Unterstützung beim Wachdienst
7 deutsche Schutztruppler,
10 deutsche Zivilisten.

Am 17. Januar abends um 9 Uhr wurde „Appam" entlassen. Hilfskreuzer „Möwe" ging zur Täuschung bis zum Aus-Sicht-Kommen der „Appam" auf Nordostkurs und drehte dann auf Westsüdwest zur Vereinigung mit „Corbridge". Über die Abfahrt der „Appam" schreibt Graf zu Dohna: „Ich sehe die »Appam« nicht ohne Besorgnis verschwinden, denn es ist keine Kleinigkeit, das Schiff sicher durch die Linien britischer Kreuzer durchzubringen, von denen an der Küste der Vereinigten Staaten viele sein sollen. Ich weiß aber, daß Leutnant Berg, wie alle Offiziere unserer Handelsmarine, ein Mann ist, der sein Fach aufs glänzendste beherrscht und allen Lagen, auch den schwierigsten, stets gewachsen sein wird." — Am 1. Februar traf „Appam" in Norfolk ein.

Der Kommandant Graf zu Dohna beabsichtigte, vorläufig außerhalb der Hauptdampferwege zu bleiben, in Maraca zu kohlen und dann den Handelskrieg fortzusetzen.

Vom 17. Januar bis zum 27. Januar, wo das Kohlennehmen aus „Corbridge" begann, wurden von den Indern auf „Möwe" täglich etwa 40 Tonnen Kohlen aus den achteren Laderäumen in die Hauptbunker getrimmt, um später die Kohlenübernahme zu erleichtern.

Am 18. Januar wurde ein Funkspruch von Nauen aufgefangen, daß deutsche Minen vor Bordeaux gefunden seien, welche „Möwe" gelegt hatte. Aus diesem Funkspruch ging hervor, daß bisher nur ein Teil der Minen bekanntgeworden sei.

Am 21. vormittags kam „Corbridge" auf dem vereinbarten Treffpunkt in Sicht. Der Führer der „Corbridge", Badewitz, erhielt durch Winkspruch den Befehl, daß er nach dem zweiten Treffpunkt entlassen sei. Er solle, falls er „Möwe" bis zum 15. Februar nicht mehr träfe, durch einen zuverlässigen Mann eine Meldung an den deutschen Marineattaché in Buenos Aires übermitteln. In dieser Meldung war enthalten, daß „Möwe" ihre gestellten Aufgaben in bezug auf das Minenlegen erledigt und sechs englische Dampfer versenkt habe. Der Dampfer „Appam" sei mit Passagieren und deutscher Besatzung nach Nordamerika geschickt worden. „Möwe" habe noch 53 englische Kriegsgefangene und die Besatzung des „Clan MacTavish" an Bord, weil dieser Dampfer bei der Kaperung Widerstand geleistet hätte. „Möwe" hätte ferner an Bord 36 500 englische

Pfund in Goldbarren, erbeutet auf Dampfer „Appam“, und beabsichtige die Fortsetzung des Handelskrieges.

Nachdem „Corbridge“ sich entfernt hatte, ging „Möwe“ mit Südkurs auf den Dampferweg Para—Madeira, um womöglich ein Schiff mit Gummiladung zu treffen. Der Kommandant hoffte in diesem Falle, die Gummiladung gleichzeitig mit den Kohlen von „Corbridge“ auf dem zweiten Treffpunkt übernehmen zu können.

Am 22. nachmittags kam die englische Bark „Edinburgh“, 1473 Br. R. T., in Sicht. Sie befand sich auf der Fahrt von Rangoon nach Liverpool und hatte 2050 Tonnen Reismehl geladen. Die Besatzung betrug 22 Köpfe. Das Schiff wurde aufgebracht, die Besatzung an Bord genommen und das Schiff gesprengt.

Bis zum 27. Januar wurde nichts weiter gesichtet. An diesem Tage war „Möwe“ auf dem mit „Corbridge“ vereinbarten Treffpunkt, doch war diese noch nicht zur Stelle. Es wurde ganz richtig angenommen, daß sie die Geschwindigkeit von 9 Seemeilen nicht hatte durchhalten können.

Kaisers Geburtstag wurde mit Gottesdienst und Ansprache des Kommandanten als Feiertag begangen.

„Möwe“ lief nun „Corbridge“ entgegen, sichtete sie am Nachmittage, und beide Schiffe fuhren gemeinsam nach Maraca. Da ein Einlaufen nach dem Kohlenplatz bei Helligkeit nicht mehr möglich war, ankerten beide Schiffe abends etwa 50 Seemeilen nördlich der Einfahrt von Maraca und gingen am nächsten Morgen auf den vorgesehenen Kohlenplatz. „Corbridge“ wurde längsseit genommen, doch wurde die Kohlenübernahme verzögert, weil ein Strom bis zu 3,5 Seemeilen lief und die Schiffe trieben.

Die Kohlenübernahme wurde in den nächsten drei Tagen fortgesetzt. Es beteiligten sich daran die an Bord befindlichen Inder und auch einige Neutrale gegen Bezahlung. Das Kriegstagebuch vermerkt hierüber:

„Die Kohlenübernahme war durch das häufige An- und Ablegen wegen der starken Gezeitenströmung sehr erschwert; es wurden trotzdem gute Ergebnisse, besonders am letzten Tage, erzielt; auch hier hat die ganze Besatzung ausgezeichneten Eifer gezeigt. Es wurde trotz großer Hitze und zeitweilig starkem Regen bis zuletzt unermüdlich durchgearbeitet. Die Kriegsgefangenen wurden während der ganzen Kohlenzeit nicht an Oberdeck gelassen, um ihnen nicht den Ankerplatz zu verraten. Im übrigen ist der Platz auch der eigenen Mannschaft der Lage und dem Namen nach vollkommen geheim geblieben.

„Am 30. Januar mittags sind im ganzen 2916 Tonnen Kohlen an Bord. Ich beschließe auszulaufen, da der Kohlenvorrat für einen weiteren Monat reicht. Es wäre nicht möglich gewesen, für zwei Monate Kohlen

zu nehmen. Dies hätte eine Mehrbelastung und damit einen Geschwindigkeitsverlust bedeutet. Da anzunehmen ist, daß die feindlichen Handelsschiffe jetzt über die Anwesenheit eines deutschen Hilfskreuzers unterrichtet sind, muß damit gerechnet werden, daß schnellere Schiffe versuchen werden, sich der Kaperung durch die Flucht zu entziehen. Daher erscheint die Ausnutzung der vollen Geschwindigkeit, die bei dem gegenwärtigen Tiefgang, achtern 6,76 m, ungefähr 14 Seemeilen erreicht, notwendig."

Am Nachmittage verließen beide Schiffe den Ankerplatz und „Corbridge" wurde nach Einbruch der Dunkelheit versenkt.

Die weitere Absicht des Kommandanten ging dahin, mit viel Fahrt und südöstlichem Kurs auf den Dampferweg Europa—Südamerika zu steuern und in der Gegend zwischen Fernando Noronha und den Kapverdischen Inseln zu kreuzen. Der Entschluß des Grafen zu Dohna war gefährlicher, als er es ahnen konnte, denn gerade zu diesem Zeitpunkte war in der englischen Admiralität durch die Ankunft der „Appam" in Norfolk Näheres über „Möwe" bekanntgeworden. Es wurde daher sofort angeordnet, die englischen Kreuzer auf die Hauptverkehrslinien anzusetzen, hierzu wurden außerdem die französischen Kreuzer „Gueydon", „Dupetit-Thouars", „Chateau Renault" und „Gloire" unter Admiral Aubrey nach den Kanarischen Inseln entsandt, das Geschwader des Admirals Moore durch den Panzerkreuzer „Sutley" verstärkt und der Kreuzer „Melbourne" von der nordamerikanischen Küste nach Brasilien geschickt. — „Glasgow" und „Highflyer" erhielten Befehl, zwischen den Kap Verden und Pernambuco zu patrouillieren. „Glasgow" hätte am 5. Februar, „Highflyer" am 9. beinahe die „Möwe" gefaßt. Alle englischen Maßnahmen kamen aber zu spät.

Am Abend des 3. Februar wurde der englische Dampfer „Voltaire" gehört. Da nach dem Funkspruch bestimmt anzunehmen war, daß er amerikanische Passagiere und Ladung an Bord hatte, wurde ihm auf seinem Wege nach Bahia nicht aufgelauert, sondern die Kreuzfahrt in östlicher Richtung fortgesetzt. Am nächsten Tage wurde Fernando Noronha passiert. Mittags kam der belgische Dampfer „Luxembourg", 4322 Br. R. T., in Sicht. Das Schiff wurde aufgebracht und festgestellt, daß es 5300 Tonnen Cardiff-Kohle nach Buenos Aires bringen sollte. Es hatte keine Funkeinrichtung, und seine Geschwindigkeit betrug nur 9 Seemeilen. Nachdem seine Besatzung von 33 Mann und der nötige Proviant an Bord genommen war, wurde das Schiff gesprengt. Es befanden sich nun außer der „Möwe"-Besatzung 219 Fremde an Bord.

Am 5. Februar auf der Abendwache rief Fernando Noronha den englischen Dampfer „Flamenco" an, und dieser meldete in offener Sprache

seinen Standort 120 Seemeilen von Noronha entfernt und seinen Bestimmungsort Santos. Darauf erhielt er ebenfalls in offener Sprache dringend, daß er an der Küste alle Lichter verdunkeln solle. Auf Grund dieser Funktelegramme wurde Kurs und Fahrt von „Möwe" so gewählt, daß sie mit dem Dampfer „Flamenco" am Morgen des 6. Februar zusammentreffen mußte. Mit Tagesanbruch kam er in Sicht, und um 9 Uhr erhielt er durch Flaggensignal den Befehl, keine Funksprüche zu machen und zu stoppen. Der Dampfer stoppte nicht und versuchte einen Funkspruch zu machen, worauf „Möwe" das Feuer eröffnete und mit hoher Energie die Funksprüche des Gegners störte. Der Dampfer erhielt drei 15 cm-Treffer über der Wasserlinie und stellte darauf die Funktelegraphie ein. Da er bisher nur schwach gegeben hatte und keine Antwort oder Nachfrage beobachtet worden war, konnte mit Sicherheit angenommen werden, daß er seine Funksprüche nicht durchbekommen hatte. „Flamenco", 4540 Br. R. T., befand sich auf der Fahrt von Newport (Wales) nach Santos für eine englische Gesellschaft und hatte eine Ladung von 3980 Tonnen Kohlen. Die Besatzung betrug 52 Köpfe. Beim Fieren der Boote auf „Flamenco" kenterte ein Boot mit voller Besatzung. Jedoch konnte diese bis auf einen Mann durch das Prisenboot gerettet werden. Bezeichnend für die noch immer auf englischen Dampfern herrschende Ansicht war, daß die ersten Worte eines Jungen, der aus dem Wasser gezogen wurde, waren: „Don't kill me." Da das Schiff schwere Schußlöcher aufwies und in Brand geraten war, wurde es schleunigst gesprengt.

Es stellte sich heraus, daß der Dampfer „Flamenco" am Tage vor der Versenkung durch den englischen Kreuzer „Glasgow" überholt worden war, und daß sich die Kurse der „Möwe" und „Glasgow" in der Nacht vom 5./6. unmittelbar gekreuzt hatten. „Möwe" hatte zu dieser Zeit einen Anstrich wie die Dampfer der P. and O.-Linie. Im Logbuch der „Flamenco" war enthalten, daß im Dezember 1915 der englische Hilfskreuzer „Carmania" in Las Palmas, der englische Hilfskreuzer „Macedonia" in Montevideo gewesen waren. Der Kommandant ließ noch am folgenden Tage den Schornstein der „Möwe" so ummalen, daß sie dem argentinischen Transportdampfer „Chaco" ähnlich sah. Der Kommandant bemerkt dazu: „Mir scheint dies vorteilhaft, weil ein englischer Kreuzer mit einem derartigen Schiff vorsichtiger verfahren wird."

Am 7. Februar wurde der norwegische Dampfer „Estrella" auf Gegenkurs passiert. Am folgenden Tage begegnete „Möwe" abends schon bei Dunkelheit einem Dampfer, der sich auf Anfrage mit Morselampe als dänischer Dampfer „Heraklea" ausgab. Da ein Dampfer dieses Namens nicht in Lloyds Register verzeichnet war, drehte „Möwe" auf und stellte

verschiedene weitere Fragen. Da keine klaren Antworten zurückkamen, sondern offenbar absichtlich unverständliche Morsesprüche gemacht wurden, erhielt er Befehl zum Stoppen. Während das Boot gefiert wurde, ging er wieder mit großer Fahrt voraus und machte den Morsespruch: „Good night." Jetzt wurde er durch einen Schuß zum Stoppen gezwungen, mit Scheinwerfern beleuchtet und auf seinem Heck der Name „Westburn" (Sunderland) festgestellt. Er hatte 3300 Br. R. T., keine Funkeinrichtung und eine Ladung von 3800 Tonnen Kohlen. Er befand sich auf der Fahrt von Cardiff direkt nach Buenos Aires. Die Besatzung betrug 26 Köpfe. Die Geschwindigkeit des Schiffes war 8,5 Seemeilen.

Das Schiff wurde aufgebracht, um es gegebenenfalls zur Abgabe der Gefangenen zu benutzen, deren Zahl einschließlich der Leute von „Westburn" bereits auf 223 Mann angestiegen war.

Das Kommando über die Prise erhielt wieder der Offizierstellvertreter Badewitz. Während das Prisenkommando noch auf „Westburn" war, kam in Südwest ein weißes Licht in Sicht. Die Boote wurden beschleunigt eingesetzt, und „Westburn" unter Badewitz erhielt Befehl, mit höchster Fahrt nordöstlichen Kurs, den wahrscheinlichen Kurs des neu gesichteten Dampfers, zu steuern. „Möwe" setzte sich vor denselben in der Absicht, bei Hellwerden kehrtzumachen und ihn auf Gegenkurs anzusteuern.

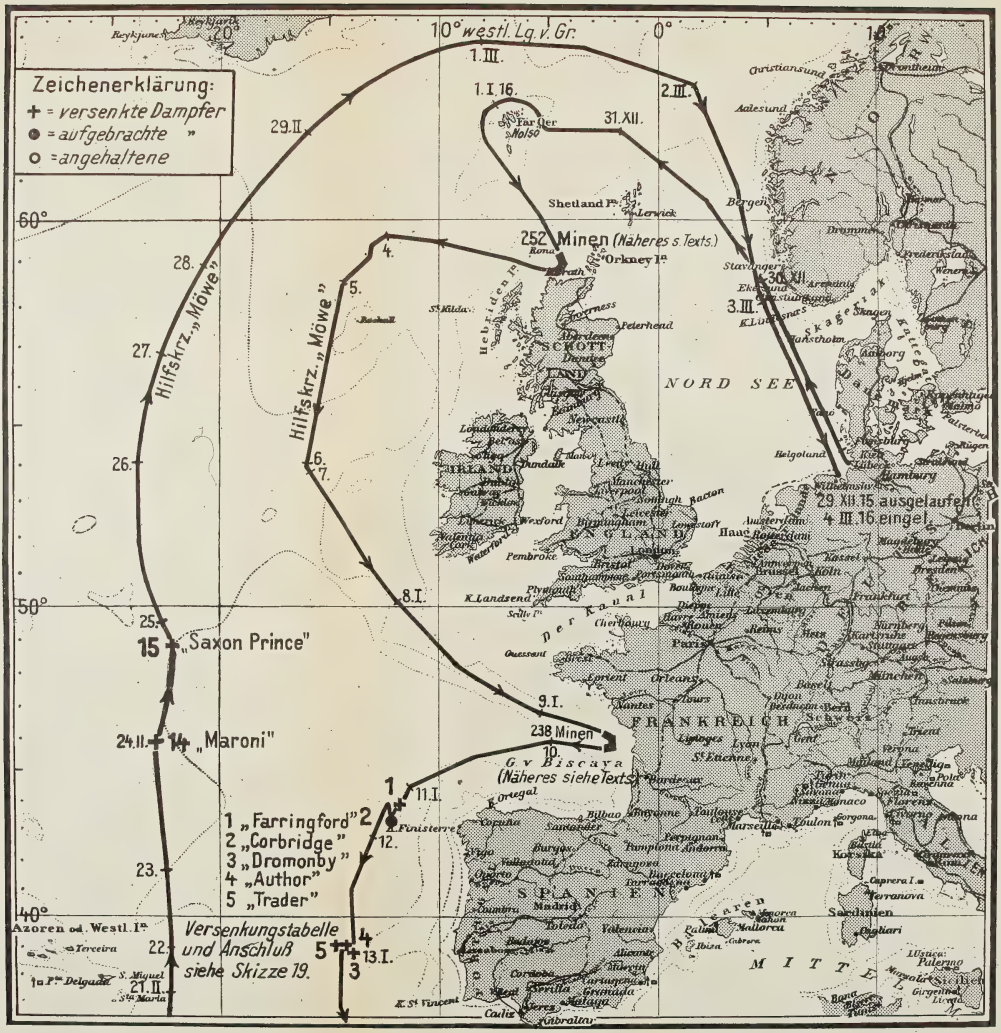
Am 9. Februar morgens um 5 Uhr stand „Möwe" so, daß sie auf Gegenkurs gehen konnte. Nach einer Stunde wurde der Dampfer durch Warnungsschuß zum Stoppen gebracht. Es war der englische Dampfer „Horace", 3335 Br. R. T., insgesamt 4000 Tonnen Ladung — Weizen, Mais, Baumwolle, Antimon, Bleierze, Fässer Alkohol usw. Er befand sich auf der Fahrt von Buenos Aires nach Liverpool und hatte eine Besatzung von 39 Köpfen. Die englische Regierung hatte dem Kapitän eine Belohnung von 400 Pfund in Aussicht gestellt. Er sollte 50 Seemeilen westlich der Scilly-Inseln aufgenommen werden.

„Wegen der wertvollen Ladung hätte es sich gelohnt, den Dampfer nach Deutschland zu bringen, er hatte aber nur für zehn Tage Kohlen an Bord. Daher mußte er gesprengt werden."

Im Laufe des Vormittags am 9. Februar wurden sämtliche Zivilgefangenen und Neutralen von den bisher versenkten Dampfern auf „Westburn" gebracht, im ganzen 187 Köpfe. Es blieben auf „Möwe" 36 Kriegsgefangene, darunter der Kapitän der „Clan MacTavish" und seine beiden Geschützführer, der Kapitän und der Erste Offizier der „Westburn".

Der Offiziersstellvertreter Badewitz, der mit „Westburn" selbständig weiterfahren sollte, erhielt zu seiner Unterstützung sechs Mann der „Möwe"-Besatzung und zwölf Neutrale, die sich freiwillig anheuern ließen.

Skizze 18.

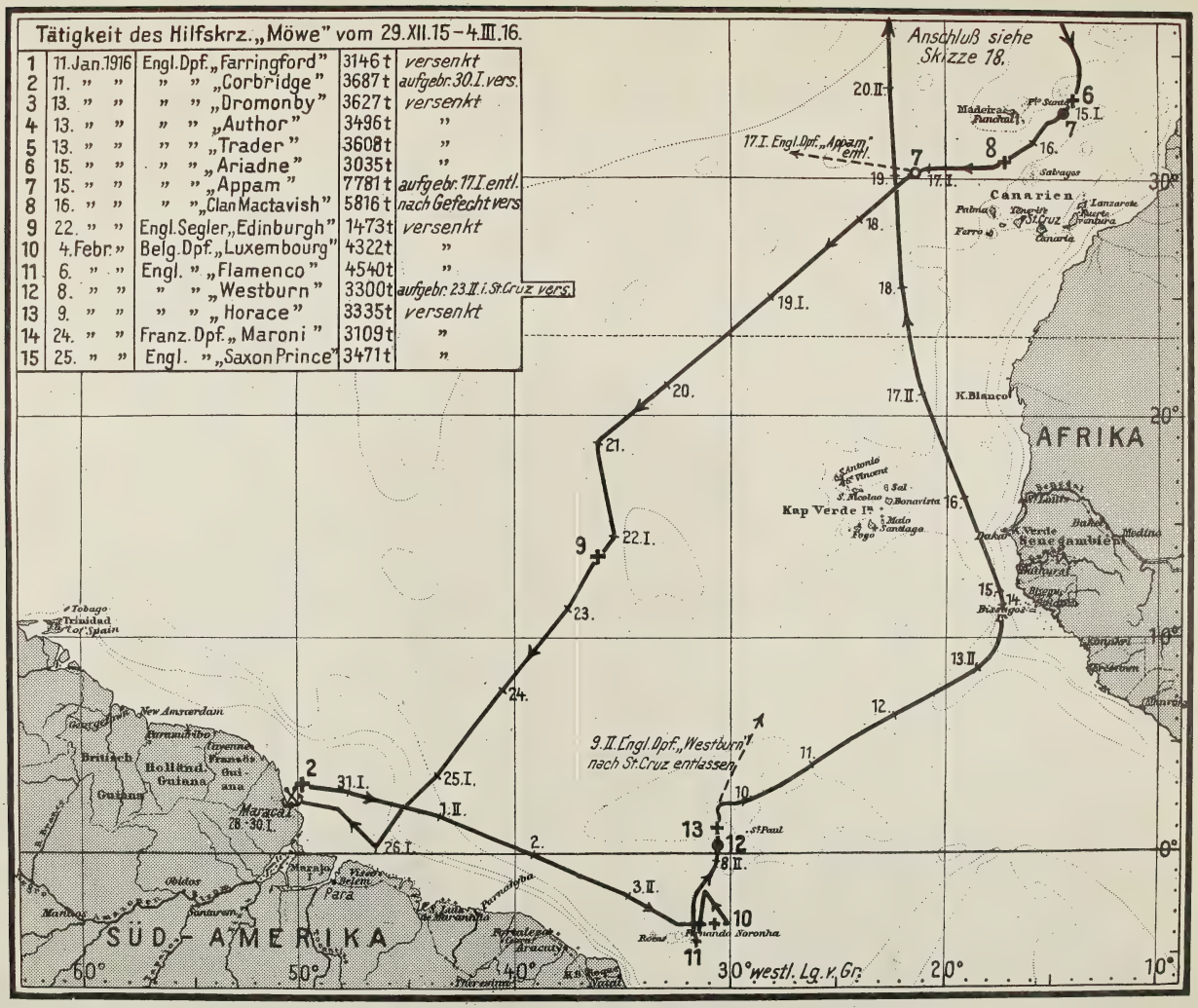


1. Unternehmung: Weg des Hilfskreuzers „Möwe" (nördlicher Teil). Ausreise vom 29. Dezember 1915 bis 14. Januar 1916 und Heimreise vom 21. Februar 1916 bis 4. März 1916.

Die Anschlußkarte (südlicher Teil) Skizze 19 siehe Seite 164.

Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin.
Alle Rechte vorbehalten.

Skizze 19.



1. Unternehmung: Weg des Hilfskreuzers „Möwe" (südlicher Teil) vom 14. Januar 1916 bis 21. Februar 1916.

Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin.
Alle Rechte vorbehalten.

Der Befehl für Badewitz lautete:

„Landung der Zivilgefangenen möglichst spät, damit der Aufenthalt von »Möwe« nicht bekannt wird. — Dampfer »Westburn« verläßt den Dampferweg mit nördlichem Kurse und landet die Zivilgefangenen entweder auf den Kap Verden oder den Kanaren. Der Zeitpunkt des Eintreffens ist nach Maßgabe der Wasservorräte möglichst hinauszuschieben. Nach dem Landen der Zivilgefangenen versucht der Kommandant, den Dampfer zu versenken und selbst mit Hilfe der Schiffsboote, am besten nachts, zu landen. — Wird »Westburn« vom Feinde abgefangen, so ist das Schiff zu sprengen, nachdem die Besatzung von Bord ist. Beim geringsten Widerstand der Gefangenen oder der Besatzung ist das Schiff sofort zu sprengen. Letzteres ist der Besatzung bekanntzugeben. — Den Dampfer nach Deutschland zu bringen, ist wahrscheinlich aussichtslos. Ein Versuch wird dem Ermessen des Kommandanten anheimgestellt.“

Es war nötig, die Gefangenen auf „Westburn“ abzugeben, weil kein Platz für weitere Gefangene mehr an Bord vorhanden war und der Kommandant beabsichtigte, an die afrikanische Küste zu gehen. „Westburn“ traf am 22. Februar mit wehender deutscher Flagge in Santa Cruz ein und fand dort den englischen Panzerkreuzer „Sutlej“ vor, der sich vergeblich bemühte, den Dampfer „Westburn“ noch abzufangen. „Westburn“ ist durch die Prisenbesatzung nach Ausschiffung der Gefangenen versenkt worden. Es gelang Badewitz, sich nach Deutschland durchzuschlagen; er hat dann auch die zweite Fahrt der „Möwe“ mitgemacht.

Noch am Abend des gleichen Tages wurde ein offener Funkspruch auf der üblichen Dampferwelle aufgefangen, in welchem vor einem deutschen Hilfskreuzer im Atlantik, welcher unterstützt von gekaperten Fahrzeugen arbeitete, gewarnt wurde. Der Hilfskreuzer wäre etwa 6000 Br. R. T. groß, Passagier- und Frachtdampfer, hätte zwei Masten, Geschütze, Torpedos, liefe 15 Knoten und hätte die Abzeichen eines Neutralen.

In der folgenden Nacht kam ein Dampfer mit südwestlichem Kurs in Sicht. „Möwe“ drehte hinter ihm her und beleuchtete ihn mit Scheinwerfern. Dieses war ungefährlich, weil vorher festgestellt werden konnte, daß der Fremde keine Funkeinrichtung hatte. Es stellte sich heraus, daß es ein Däne war.

In den folgenden Tagen wurden die afrikanische Küste angesteuert und dabei die Dampferwege nach Las Palmas und Dakar gekreuzt. Am 13. Februar wurde ein französischer offener Funkspruch von Dakar an alle Schiffe aufgenommen, der ebenfalls vor einem feindlichen Hilfskreuzer warnte. Ein Passagierdampfer mit südlichem Kurse konnte nicht angehalten werden, da er sehr spät in Sicht kam und eine Verfolgung aussichtslos erschien.

Am 15. Februar gelang es, auf 2500 Seemeilen Entfernung den Pressedienst aus Nauen aufzufangen. An diesem Tage wurde es sehr unsichtig, und es war nach Lage der Verhältnisse anzunehmen, daß dieses Wetter, das im Februar in der Nähe der Kap Verden häufig auftritt, längere Zeit anhalten und einen Kreuzerkrieg unmöglich machen würde. Der Kommandant beschloß daher, die Reise nach Norden anzutreten. Er schreibt: „Obwohl es sich gezeigt hat, daß genügend Kohlen stets zu finden sind, halte ich es nicht für ratsam, einen weiteren Monat den Handelskrieg fortzusetzen, da sich starke Abnutzungen an einzelnen Maschinenteilen zeigten, die schon jetzt die Leistungsfähigkeit des Schiffes herabsetzten. Das Schiff könnte hierdurch gezwungen werden, in einigen Wochen auflegen zu müssen. Das soll unbedingt vermieden werden. — Ich habe den festen Vorsatz, den Durchbruch nach der Heimat nochmals zu versuchen, da mir die schönsten Erfolge nutzlos erscheinen, wenn sie mit dem Triumph des Gegners enden."

Für die Fahrt nach Norden wurden Aufbauten und Boote weiß gemalt und durch schwarze Blechwände das Schiff als ein Dampfer der Hall-Linie maskiert. Vom 19. abends bis 20. nachmittags wurde zu Maschinenreparaturen gestoppt und getrieben. Am 21. traf über Poldhu die Nachricht ein, daß der Dampfer „Appam" glücklich in Amerika angekommen sei. Zwei nach Süden steuernde Dampfer konnten nicht angehalten werden, da bei Windstärke 8 und entsprechendem Seegang keine Boote gefiert werden konnten.

Am 24. Februar kam ein Dampfer in Sicht, dessen Kurs nach Nordamerika führte. Es stellte sich heraus, daß es der französische Dampfer „Maroni", 3109 Br. R. T., mit einer Ladung von 2000 Tonnen Stückgut auf der Fahrt von Bordeaux nach New York war. Er besaß keine Funkeinrichtung, konnte nur 9 Seemeilen laufen und hatte eine Besatzung von 33 Köpfen, die an Bord genommen wurde; das Schiff wurde versenkt. Noch während „Möwe" mit „Maroni" beschäftigt war, kam ein zweiter Dampfer in Sicht, von dem zunächst durch Ablaufen von „Maroni", um nicht aufzufallen, Kurs und Fahrt festgestellt wurden, so daß nach der Versenkung des „Maroni" die Verfolgung aufgenommen werden konnte. Er wurde abends eingeholt, da er aber die schwedischen Neutralitätsabzeichen führte, nicht angehalten. Am Abend des Tages wurde von Norddeich und Nauen die Nachricht aufgefangen, daß der Offizierstellvertreter Badewitz den Dampfer „Westburn" nach Santa Cruz gebracht hätte.

Der Kapitän des versenkten Dampfers „Maroni" berichtete, daß einige Schiffe auf die Biskaya-Sperre gelaufen wären. Doch schien er Näheres nicht zu wissen.

Am 25. Februar teilte Nauen mit, daß dem Kommandanten der „Möwe“ das Eiserne Kreuz I. Klasse und außerdem für Offiziere und Mannschaften 50 E. K. II verliehen seien.

In der Morgendämmerung kam der englische Dampfer „Saxon Prince“ in Sicht. 3471 Br. R. T., keine Funkeinrichtung, Besatzung 34 Köpfe. Der Dampfer befand sich auf der Fahrt von Nordamerika nach Manchester und hatte eine Ladung von 4000 Tonnen, und zwar Roggen, Stahlblöcke, die nicht untersucht werden konnten, da sie zu unterst lagen, außerdem Baumwolle. Nach Aussage eines Neutralen aus der Besatzung soll in der Ladung eine große Menge Schießbaumwolle verborgen gewesen sein. Das Schiff wurde bald nach dem Aufbringen versenkt, da es bei seiner geringen Geschwindigkeit von nur 9 Seemeilen nicht ratsam erschien, die Einbringung nach Deutschland zu versuchen.

Im Kriegstagebuch befinden sich um diese Zeit fortlaufend Angaben über Leckagen in den Kesseln und über Abnutzung der Maschine, so daß dauernd auf diese Schäden Rücksicht genommen werden mußte.

In der Nacht zum 26. Februar wurde ein Dampfer gesichtet, doch beschloß der Kommandant, diesen nicht anzuhalten, da seine Nationalität bei der Dunkelheit nicht festgestellt werden konnte, ohne daß „Möwe“ sich selbst verriet. Hierdurch konnte leicht der geplante Durchbruch nach der Heimat unmöglich gemacht werden.

Am 27. Februar wurde „Möwe“ zum Zwecke des Durchbruchs als schwedischer Dampfer „Bia“, auf der Fahrt von New York nach Bergen bzw. Göteborg, maskiert. Der Schornstein wurde gelb gemalt und Neutralitätsabzeichen vorn und achtern sowie der neue Name am Bug angebracht.

Der durch die Kesselhavarien hervorgerufene Fahrtverlust bestimmte den Kommandanten, den Plan, nördlich um Island herumzugehen, aufzugeben, und er entschloß sich nunmehr zum Durchbruch zwischen Island und den Färöer.

Über den Durchbruch befinden sich folgende Angaben im Kriegstagebuch:

„Wind Südost Stärke 3, Sichtweite am 29. Februar mittags 24 Seemeilen. Wind und See frischen erheblich auf. Mittags einem Segler ausgewichen. Um 1 Uhr nachmittags zwischen zwei Rauchwolken etwa 100 Seemeilen südlich von Island durchgebrochen. Anscheinend waren es Fischdampfer. Ob es sich um Vorpostendampfer handelt, kann nicht mit Bestimmtheit gesagt werden. Gegen Abend kommt schlechtes Wetter auf, es wird unsichtiger, sehr dunkle Nacht. Bei Hellwerden am 1. März wird

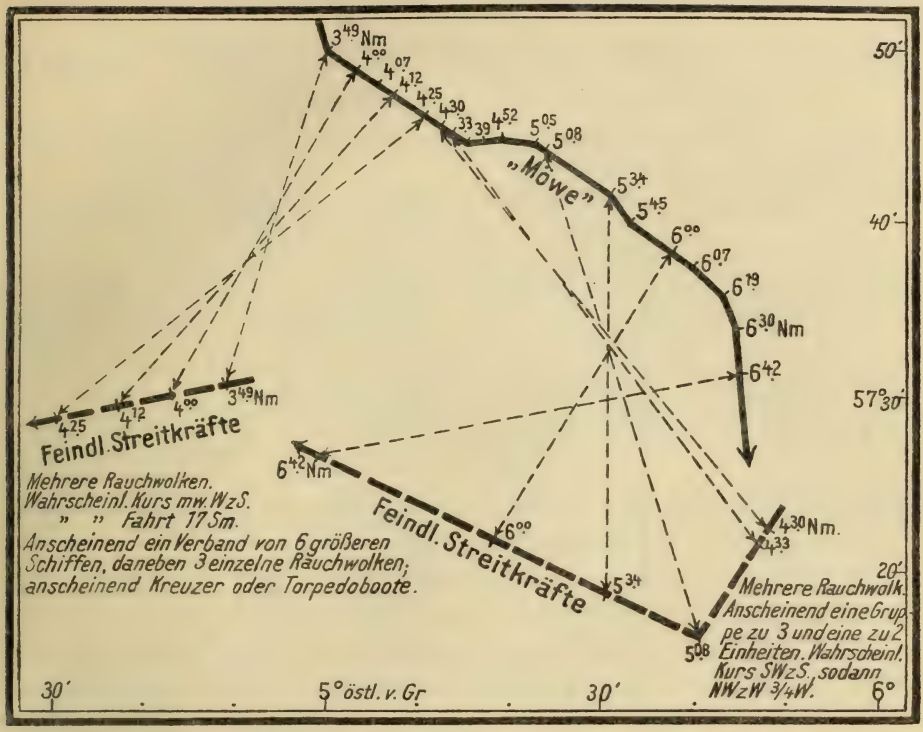
einem Dampfer, anscheinend einem Bewachungsfahrzeug, ausgewichen." — Am Tage vorher war es noch gelungen, einen englischen Funkspruch abzufangen, der zum Teil verstümmelt die wichtige Angabe über die Lage einer Bewachungslinie der Engländer enthielt. Graf zu Dohna beabsichtigte daher, zwischen dieser Linie und der norwegischen Küste durchzubrechen. Aus den zahlreichen sonstigen Funksprüchen ging hervor, daß die stärkste Bewachung zwischen den Färöer und den Shetlands lag.

Je mehr sich „Möwe" den englischen Bewachungslinien näherte, desto höher stieg die Spannung an Bord des Hilfskreuzers. War es doch das erste Mal, daß ein deutsches Überwasserkriegsschiff von außen her versuchte, die englische Blockade zu durchbrechen! Aber obwohl mit schärfster Aufmerksamkeit der Horizont abgesucht wurde, wurde während der Weiterfahrt am 2. und 3. März nichts beobachtet, was für die Kriegsfahrt von Bedeutung war. Es lief schwere See bei nordöstlichem Winde von Stärke 8. Das Schiff nahm aber wenig Wasser und hatte nur geringen Fahrtverlust.

Am 3. März vormittags um 7 Uhr 15 kam Utsire in Sicht. Auch wurde zahlreicher neutraler Dampferverkehr bemerkt. In der Nähe dieser Dampfer wurden jedesmal unauffällige Kurse gelaufen.

Am Nachmittag um 3 Uhr 49 kamen vier Strich an Steuerbord bei einer Sichtweite von 25 Seemeilen mehrere Rauchwolken in Sicht, die anscheinend einem Verband von sechs größeren Schiffen und drei Kreuzern oder Zerstörern angehörten. Es gelang jedoch, durch Ausweichen nach Backbord der kritischen Situation zu begegnen. Dieses Ausweichemanöver mußte in ziemlicher Nähe von mehreren neutralen Dampfern ausgeführt werden. Es fiel dem Kommandanten auf, daß die englischen Streitkräfte die neutralen Dampfer nicht anhielten, andernfalls wäre die Entdeckung des Hilfskreuzers „Möwe" unvermeidlich gewesen. Nach ungefähr einer Stunde kamen wieder mehrere Rauchwolken, anscheinend eine Gruppe zu drei und eine zu zwei Einheiten, in Sicht. Sie verschwanden in westlicher Richtung. Um 6 Uhr 30 abends ging „Möwe" auf den alten Kurs und machte um 8 Uhr 42 abends den Funkspruch an den Chef der Hochseeflotte: „Hilfskreuzer »Möwe« hat — folgt Standortangabe — mehrere Rauchwolken in Sicht bekommen, die auf größere Streitkräfte hindeuten und bittet um Aufnahmestellung morgen 6 Uhr vormittags."

Am 4. März morgens um 2 Uhr kam Hornsriff-Feuer in Sicht, und um 6 Uhr 20 wurden in der Dämmerung Teile der Hochseeflotte nördlich von „Möwe" gesehen. Somit war der Hilfskreuzer „Möwe" bereits während der Dunkelheit von der Flotte aufgenommen worden. Kurz darauf trat dicker Nebel ein, der sich aber um 10 Uhr lichtete. Die



Ausweichmanöver des Hilfskreuzers „Möwe" am 3. März 1916.

Schiffe des I. Geschwaders, der I. und IV. Aufklärungsgruppe und die zugeteilten Torpedobootsflottillen passierten die „Möwe" mit drei Hurras. Der Flottenchef gab durch Funkspruch an „Möwe": „Mit Stolz und Freude heißt Sie die Flotte herzlich willkommen."

Nach dem Einlaufen in Wilhelmshaven am Nachmittage wurden abgegeben: 4 kriegsgefangene englische Offiziere, 29 kriegsgefangene englische Marinemannschaften, 1 englischer Dampferkapitän, 62 feindliche Zivilgefangene und 7 Neutrale.

Am 5. März traf das kaiserliche Telegramm ein: „Ich heiße Sie und Ihre tapfere Besatzung nach langer und von glänzenden Erfolgen begleiteter Kreuzfahrt herzlich im Heimatshafen willkommen und spreche Ihnen allen meinen Kaiserlichen Dank für Ihre Taten aus, welche im ganzen deutschen Volke Widerhall gefunden haben. Der gesamten Besatzung verleihe ich das E. K. II." Bei der Meldung im Hauptquartier überreichte der Kaiser dem Kommandanten der „Möwe", Korvettenkapitän Graf zu Dohna, persönlich den Orden pour le mérite.

Liste der vom Hilfskreuzer „Möwe" bei der 1. Fahrt aufgebrachten und versenkten Schiffe.

Datum	Nationalität und Name	Größe Br.R.T.	Ladung	Von — nach	Besatzung (Frauen u. Kind.)	Bemerkungen
11. 1.16	Engl. D. „Corbridge"	3687	Kohlen	England Südamerika	27	Als Kohlenschiff beibehalten, am 30. 1. 16 versenkt
11. 1.16	Engl. D. „Farringford"	3146	Erz	Spanien Amerika	25	Sofort nach dem Aufbringen versenkt
13. 1.16	Engl. D. „Dromonby"	3627	Kohlen für Regierung	Cardiff St. Vincent	25	
13. 1.16	Engl. D. „Author"	3496	Stückgut	England Südamerika	58	
13. 1.16	Engl. D. „Trader"	3608	Zucker für Admiralität	Peru Falmouth	27	
15. 1.16	Engl. D. „Ariadne"	3035	Mais	Argentinien Nantes	26	
15. 1.16	Engl. D. „Appam"	7781	Stückgut, Gold	Duala Plymouth	330 (3)	32 Kriegsgefangene übernommen. Schiff 17. 1. 16 mit deutscher Prisenbesatzung nach USA. entlassen
16. 1.16	Engl. D. „Clan MacTavish"	5816	Stückgut	Australien Liverpool	92	Gefecht, Besatzung kriegsgefangen
22. 1.16	Engl. S. „Edinburgh"	1473	Reismehl	Rangoon Liverpool	22	Sofort nach dem Aufbringen versenkt
4. 2.16	Belgisch. D. „Luxembourg"	4322	Kohlen	Wales Argentinien	33	
6. 2.16	Engl. D. „Flamenco"	4540	Kohlen	Wales Brasilien	52	
8. 2.16	Engl. D. „Westburn"	3300	Kohlen	Wales Argentinien	26	Prisenkommando mit 187 Passagieren versenkter Schiffe an Bord, am 23. Februar nach Santa Cruz de Teneriffa gebracht. Dann versenkt
9. 2.16	Engl. D. „Horace"	3335	Weizen, Mais, Stückgut	Argentinien Liverpool	39	Sofort nach dem Aufbringen versenkt

Datum	Nationalität und Name	Größe Br.R.T.	Ladung	Von — nach	Besatzung (Frauen u. Kind.)	Bemerkungen
24. 2.16	Französ. D. „Maroni"	3109	Stückgut	Bordeaux New York	33	Sofort nach dem Aufbringen versenkt
25. 2.16	Engl. D. „Saxon Prince"	3471	Getreide, Stückgut	New Orleans Manchester	34	

Von den Minenerfolgen des Hilfskreuzers „Möwe" steht nur der Untergang des Linienschiffes „King Edward VII", 16 350 Tonnen (s. Seite 147), auf den Minen nördlich von Schottland und der beiden spanischen Dampfer „Bayo", 2776 Br. R. T., und „Belgica", 2068 Br. R. T. (s. Seite 149), auf den Minen vor der Gironde fest. Der amtlich festgestellte Gesamterfolg der „Möwe" auf ihrer ersten Reise beträgt mithin 62 590 Br. R. T. Handelsschiffstonnage und 16 350 Tonnen Kriegsschiffstonnage.

Die Verwendung des Hilfskreuzers „Möwe" während der Zeit zwischen seinen beiden Auslandsfahrten.

Es gehört nicht in den Rahmen dieses Bandes, die Tätigkeit des Hilfskreuzers „Möwe" in der Zeit zu schildern, wo er nach Rückkehr von seiner ersten Kreuzerreise ins Ausland zu kleineren Kreuzfahrten dem Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte zur Verfügung gestellt wurde. Lediglich der Vollständigkeit halber sollen hier kurze Angaben über die Verwendung des Hilfskreuzers gemacht werden.

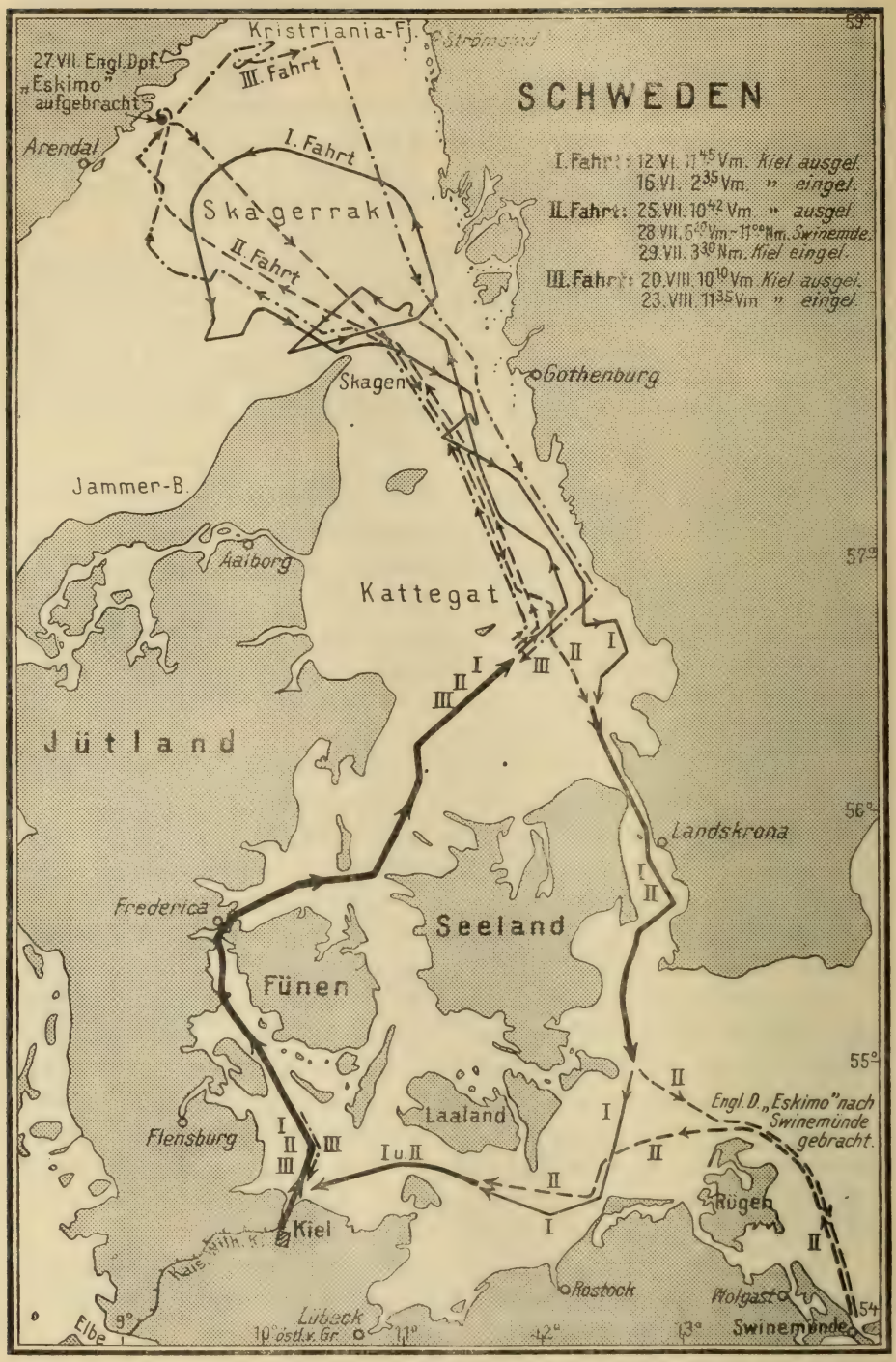
Während der Zeit dieser Tätigkeit erhielt „Möwe" aus militärischen Gründen den Namen „Vineta", um ein anderes Schiff vorzutäuschen.

Vom 6. März bis 6. Mai 1916 befand sich das Schiff zu Instandsetzungsarbeiten auf der Kaiserlichen Werft in Wilhelmshaven. Anschließend ging das Schiff durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal nach Kiel.

Vom 12. Juni bis 16. Juni fuhr Hilfskreuzer „Möwe" unter dem Namen „Vineta" die in der Textskizze angegebenen Kurse bis ins Skagerrak.

Eine zweite Kreuzfahrt (siehe Textskizze) fand vom 25. bis 29. Juli statt. Hierbei wurde der englische Dampfer „Eskimo", 3326 Br. R. T., Ladung Grubenholz, Stahl, Eisen usw., im ganzen 3000 Tonnen, weggenommen. Obwohl der Dampfer drei Treffer erhalten hatte, war von der 37 Mann starken Besatzung und den drei Passagieren niemand verletzt. Ein norwegisches Torpedoboot, „Glimt", kam längsseit und bescheinigte, daß „Eskimo" außerhalb der norwegischen Hoheitsgewässer erbeutet sei. Die Prise „Eskimo" wurde nach Swinemünde eingebracht.

Vom 20. bis 23. August fand eine dritte Kreuzfahrt des Hilfskreuzers „Vineta" („Möwe") statt. Besondere Ereignisse sind nicht zu verzeichnen. Kurs und Fahrt siehe Skizze 21.



Verwendung des Hilfskreuzers „Möwe" („Vineta") während der Zeit zwischen seinen beiden Auslandsfahrten.

Zweite Fahrt S. M. Hilfskreuzer „Möwe" vom 23. November 1916 bis 22. März 1917.

Der Operationsbefehl für die zweite Auslandsfahrt des Hilfskreuzers „Möwe" lautete: Handelskrieg im Atlantischen Ozean. Eine Minenaufgabe war mit der zweiten Fahrt der „Möwe" nicht verbunden. Der Handelskrieg sollte sich hauptsächlich gegen die Getreidezufuhr aus Nordamerika und aus der La Plata-Gegend richten. Amerikanische und spanische Schiffe sollten mit besonderer Vorsicht behandelt werden. Über den Operationsbefehl, der noch eine Reihe Anweisungen gibt, die bereits bei der ersten Fahrt der „Möwe" betont wurden, schreibt der erfahrene und bewährte Kommandant Graf zu Dohna am 26. November 1916 an den betreffenden Abteilungschef des Admiralstabes: „In der Tat wird mich der Operationsbefehl nicht allzusehr beschweren."

Man hatte auch überlegt, der „Möwe II" einen Flieger mitzugeben, doch lehnte Graf zu Dohna ab: „Auf den Flieger habe ich verzichtet, besonders, da bei dem Versuch, der neulich vorgenommen werden sollte, der Flieger schon bei ganz geringem Seegang behauptete, nicht landen zu können. Außerdem sind mir die Zeiten zum Auf- und Abmontieren auf etwa fünf Stunden angegeben worden."

Nach der Rückkehr der „Möwe" von ihrer ersten erfolgreichen Auslandsfahrt hatten die Engländer sehr bald in Erfahrung gebracht, daß ein weiterer Hilfskreuzer für eine größere überseeische Minenunternehmung ausgerüstet würde[1]). Man war in England der Ansicht, das zweifellos ähnliche Hilfskreuzer wie „Möwe" sehr bald in verstärktem Maße Anwendung finden würden. Es ist aus diesem Grunde notwendig, auf die englischen Gegenmaßnahmen im Atlantischen Ozean etwas näher einzugehen; hierbei sei erneut darauf hingewiesen, daß in Deutschland diese Gegenwirkung damals natürlich nicht in ihren Einzelheiten bekannt war.

Am 22. September 1916 übernahm Konteradmiral Freemantle den Befehl über das IX. Kreuzergeschwader. Dieses bestand aus dem Panzerkreuzer „King Alfred" als Flaggschiff, dem älteren Linienschiff „Swiftsure", den Panzerkreuzern „Donegal" und „Sutlej" und den beiden Hilfskreuzern „Ophir" und „Avenger". Das Hauptoperationsgebiet dieses

[1]) Es handelte sich hierbei um die Vorarbeiten für „Wolf" und „Greif".

Kreuzergeschwaders lag zwischen den Kap Verden und den Azoren und südlich davon zwischen der afrikanischen Küste und etwa der Mitte des Atlantischen Ozeans. Innerhalb dieses Gebiets, im besonderen in der Nähe der afrikanischen Küste, stand das französische VI. Leichte Geschwader unter Konteradmiral Jaurès. Hierzu gehörten die Panzerkreuzer „Kléber" (Flaggschiff), „Desaix" und „Dupleix". Der Stützpunkt der Franzosen war Dakar. Südlich von dem IX. englischen Kreuzergeschwader befanden sich der Kreuzer „Highflyer" und der Hilfskreuzer „Marmora". An der Ostküste von Südamerika patrouillierten die Leichten Kreuzer „Glasgow" und „Amethyst" und die Hilfskreuzer „Macedonia", „Orama" und „Edinburgh" Castle".

Der nördliche Atlantische Ozean war durch Kriegsschiffe besetzt, die ihre Stützpunkte in Halifax, auf den Bermuda-Inseln und in Kingston auf Jamaika hatten. Es waren dies die Panzerkreuzer „Leviathan", „Carnarvon", „Berwick", „Roxburgh", „Antrim", „Devonshire", „Drake", das alte Linienschiff „Caesar", der geschützte Kreuzer „Isis" und die Hilfskreuzer „Laurentic" und „Calgarian".

Die vorstehend angegebene, außerordentlich großzügige Bewachung des Atlantischen Ozeans wurde durch ein Ereignis in ihrem planmäßigen Wachdienst stark aufgerüttelt. Es war dies die Fahrt von „U 53", Kapitänleutnant Rose, nach Amerika. Am 17. September 1916 hatte er Deutschland verlassen, und am 7. Oktober, als er in Newport eintraf, wurde den Engländern und Franzosen diese große Leistung eines deutschen U-Bootes bekannt. — Bemerkt sei, daß „U 53" nach wenigen Stunden Aufenthalt, ohne Vorräte zu ergänzen, den amerikanischen Hafen verließ, Kreuzerkrieg an der amerikanischen Küste führte und am 25. Oktober wohlbehalten in Deutschland eintraf.

Am 4. November trafen sich der englische Admiral Freemantle und der französische Admiral Jaurès in Dakar, um über die durch die U-Bootsleistung geschaffene neue Lage zu beraten.

Der Hilfskreuzer „Möwe" hatte seit dem 14. Oktober in der Kaiserlichen Werft Kiel gelegen und war im November zu Übungen mehrfach ein- und ausgelaufen, so daß das In-See-Gehen am 22. November 1916 durchaus nicht auffällig war. Das Schiff passierte am genannten Tage nachmittags um 5 Uhr 30 die Sperre von Friedrichsort, ging dann bald zu Anker und verkleidete sich durch Ummalen und Anbringen von schwarzen Blechen als schwedischer Dampfer „Marie Sverige". Am Morgen des 23. November, aber noch während der Dunkelheit, ging „Möwe" Anker auf, fuhr durch den Kleinen Belt, passierte 3 Uhr 50 vormittags Fridericia und stand am 23. November abends um 9 Uhr

bereits bei Skagen. Auf dieser Fahrt wurde durch eine Flottille von Fischerbooten bei Läsö hindurchgesteuert, auch wurden mehrere Dampfer passiert, aber auf so große Entfernung, daß sie bei dem trüben Wetter an dem Schiff nichts Auffälliges hätten erkennen können.

„Möwe" sollte am 24. November mit Hellwerden durch die U-Boote „U 58", „UC 29" und „UC 30" während des Marsches längs der norwegischen Küste gesichert werden. Hierzu war vereinbart, daß „Möwe" um 7 Uhr morgens an einem Punkt südlich von Lindesnes stehen würde. „U 58" stieß zu gleicher Zeit in der Richtung nach Skudesnes vor und hatte Befehl, den Tag über bis 6 Uhr abends in dieser Gegend in einem Quadrat von etwa 25 Seemeilen Seitenlänge aufzuklären. Die beiden anderen U-Boote erhielten Kurse, die ungefähr 20 Seemeilen vor bzw. westlich, d. h. nach See zu, von „Möwe" liefen. Die geplanten Kurse waren den Booten auf einer Wegekarte[1]) mitgegeben. „Möwe" beabsichtigte, beim Sichten feindlicher Streitkräfte diesen möglichst auszuweichen und nach Osten, d. h. in die norwegischen Hoheitsgewässer, zu laufen. Für den Funkverkehr der U-Boote waren genaue Befehle ausgegeben, von denen der wichtigste der war, daß grundsätzlich nicht an den Hilfskreuzer „Möwe", sondern nur an den Hochseechef oder an Helgoland mit hoher Energie gefunkt werden dürfe. — Ferner war für den 24. November vom Hochseechef Luftschiffaufklärung an der Südküste Norwegens nach Möglichkeit zugesagt worden.

Noch bevor „Möwe" den vereinbarten Siebenuhrpunkt erreichte, frischten Wind und See so stark auf, daß es notwendig wurde, die Verkleidungsbleche der Seitengänge wegzunehmen. Da die Sichtweite nur 2 bis 5 Seemeilen betrug und wegen des schweren Seeganges von der Sicherung und Aufklärung durch die U-Boote nicht viel zu erwarten war, beschloß Korvettenkapitän Graf zu Dohna, das für den Durchbruch besonders günstige Wetter auszunutzen und statt mit den vereinbarten 9 Seemeilen mit 12 Seemeilen durchzubrechen, so daß er bereits um 5 Uhr nachmittags etwa 22 Seemeilen nördlich von dem mit den U-Booten verabredeten Punkt stand. Um 6 Uhr 25 nachmittags war Utsire querab. In der folgenden Nacht wurden zwei Dampfer mit Gegenkurs passiert.

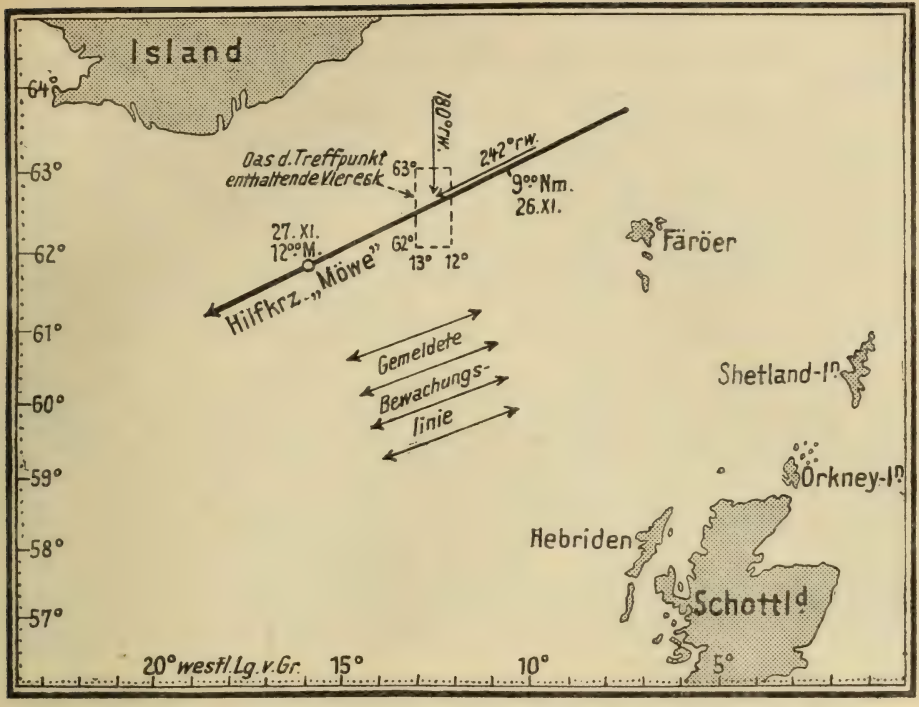
Am 25. und 26. wurde planmäßig etwa in der Richtung der Ostspitze von Island weitergesteuert. Der Wind wehte aus Norden bis etwa Stärke 8, so daß Beschädigungen an den vorderen Torpedoklappen und an den Namensschildern vorkamen. Da die Sichtweite weiter sehr gering blieb, beschloß der Kommandant, südlich von Island durchzubrechen. Aus

[1]) Diese Wegekarte ist als bedeutungslos hier nicht abgebildet, da „Möwe" wegen der Wetterverhältnisse unabhängig von den U-Booten durchbrach.

abgenommenen feindlichen Funksprüchen ging hervor, das zwei englische Hilfskreuzer der Linie Island—Färöer sich am 27. November 8 Uhr vormittags auf 62 bis 63° Nord und 12 bis 13° West treffen wollten, und zwar schien der erste diesen Punkt mit 11 Seemeilen und Kurs 180° rechtweisend, der zweite mit 10 Seemeilen und Kurs 242° rechtweisend, ansteuern zu wollen.

„Möwe" passierte diesen Treffpunkt der englischen Hilfskreuzer in der Nacht zum 27. um 12 Uhr. Um diese Zeit mußte der erste englische Hilfskreuzer etwa 90 Seemeilen nördlich, der zweite Hilfskreuzer 80 Seemeilen östlich stehen. Die vor dem Auslaufen der „Möwe" am 18. November gemeldeten Bewachungslinien (Skizze 22) wurden südlich gelassen. Die Fahrt der „Möwe" betrug 12 Seemeilen. Während des Durchbruches wurde nichts gesehen und auch nichts Besonderes abgehört. Am 28. November mußte wegen schwerer See beigedreht und auf halbe Fahrt gegangen werden. Erst am 29. November fingen Wind und See an abzuflauen. Am Abend dieses Tages trat ein Ruderversager ein. Nach Einkuppeln des achteren Dampfruders brach eine Ruderkette, so daß mit dem Handruder weitergesteuert werden mußte. Nachdem eine neue Kette eingeschoren war, wurde nachts mit dem achteren Dampfruder gesteuert; wegen schwerer See mußte das Schiff abermals beidrehen.

Am 30. morgens passierte ein größerer nördlich steuernder Dampfer, der anscheinend ein Neutraler war; auch wäre es wegen der schweren See unmöglich gewesen, ihn anzuhalten. Im Laufe des Tages wurde das Brückenruder wieder klar, so daß mit Südsüdostkurs auf große Fahrt gegangen werden konnte. Die Neutralitätsabzeichen und der bisherige Name wurden beseitigt, das Schiff umgemalt, so daß es einen französischen Dampfer darstellte. Der Kommandant beabsichtigte nun, zunächst auf dem Dampferwege Nordamerika—England Handelskrieg zu führen. Bereits am Nachmittag des 1. Dezember kam ein Dampfer in Sicht, der bei Dunkelwerden Dampfer- und Seitenlaternen setzte. Der Kurs des Dampfers führte nach Westen. Da in der Dunkelheit bei der hohen See ein Aussetzen von Booten nicht ratsam erschien, verlangsamte „Möwe", die ebenfalls Lichter fuhr, ihre Fahrt und ließ sich achteraus sacken. Dann wurden die Lichter auf „Möwe" gelöscht, und nach einiger Zeit wurde mit gesetzten Lichtern bis auf 3 Seemeilen aufgedampft. Am nächsten Morgen in der Dämmerung stand „Möwe" etwa 800 m von dem Dampfer querab. Dieser besaß Funkeinrichtung, hatte am Heck ein Geschütz und keine Abzeichen. Kurz vor 8 Uhr morgens wurde er durch Signal angehalten. Da er nicht sofort stoppte, erhielt er einen Warnungsschuß. Als daraufhin die Besatzung achteraus an das Heckgeschütz lief, wurde auf ihn das Feuer



Durchbruch des Hilfskreuzers „Möwe" am 26./27. November 1916.

eröffnet. Die feindliche Geschützbedienung verließ das Geschütz. Während das Prisenboot zu Wasser gebracht wurde, machte der Dampfer den Versuch zu entkommen und gleichzeitig ein Funksignal. Es wurde sofort erneut das Feuer eröffnet und mit hoher Energie der Funkspruch gestört. Es war der englische Dampfer „Voltaire", 8618 Br. R. T., welcher ohne Ladung von Liverpool nach New York fuhr. Schon bei der ersten Kreuzfahrt hätte „Möwe" den Dampfer „Voltaire" abfangen können[1]). An Bord befanden sich 94 Köpfe. Seine Boote mit der Besatzung trieben völlig hilfslos umher und mußten einzeln von „Möwe" aufgefischt werden. Die Mannschaft machte einen auffallend schlechten und schwächlichen Eindruck, ein Teil der Leute wurde nach der Übernahme sogar ohnmächtig. Obwohl der Dampfer mehrere Artillerietreffer erhalten hatte, war kein Mann verwundet. Der Kapitän hatte sämtliche Schiffspapiere und Logbücher verbrannt. Das Geschütz, in dem sich eine bereits angesetzte Granate befand, war ein 12 cm. Der gefangene Kapitän sagte aus, daß ihm weder am Abend vorher noch in der Nacht an „Möwe" etwas Auf-

[1]) Siehe Seite 160.

fälliges erschienen sei. Er habe „Möwe" für einen französischen Dampfer gehalten.

Um 9 Uhr 30 wurde „Voltaire" gesprengt. Da inzwischen drei Rauchwolken in Sicht kamen, wurde der Untergang des Dampfers nicht abgewartet, sondern eine dieser Rauchwolken angesteuert. Nach zwei Stunden wurde der holländische Dampfer „Noordersdijk" passiert. Als er seine Flagge setzte, heißte „Möwe" eine französische. Der Holländer fragte funktelegraphisch ohne Anruf an: „Nahmen Sie die Besatzung des sinkenden Schiffes über?" Auf diese Anfrage wurde aber keine Antwort erteilt.

In der kommenden Nacht wurde das Wetter erheblich besser. Wind und See flauten ab, und es stand nur noch geringe Dünung aus westlicher Richtung bei einer Sichtweite von 20 Seemeilen. Aus einem während der Nacht aufgefangenen Funkspruch aus Lissabon ging hervor, daß vor deutschen U-Booten im Atlantischen Ozean gewarnt wurde. Graf zu Dohna bemerkt im Kriegstagebuch: „Für den Kreuzerkrieg im Atlantik ist ein gleichzeitiges Ansetzen von U-Booten sehr störend, da dann die Bewachung selbstverständlich verstärkt wird und die Dampfer ihre regelmäßigen Wege nicht mehr innehalten."

Am Abend des 3. Dezember wurde ein großer mit 11 Seemeilen nach Osten laufender Dampfer ausgemacht. Während der Nacht setzte sich „Möwe" abgeblendet vor ihn. Mit der Dämmerung des kommenden Tages wurde kehrtgemacht und der Dampfer, der keinerlei Abzeichen führte, durch Morsespruch angehalten. Er meldete sofort, daß er gestoppt habe, daß er das belgische Unterstützungsschiff „Samland" sei. Gleichzeitig setzte er Wimpel und Toppflagge der belgischen Unterstützungskommission und rollte an der Bordwand einen Bezug ab, der die Aufschrift „Belgian Relief" trug. Es stellte sich heraus, daß der Dampfer „Samland" am 26. November aus New York abgegangen war und den vorgeschriebenen Geleitschein des amerikanischen Konsuls hatte. Der ihm von der deutschen Botschaft in Washington ausgestellte Geleitschein trug jedoch als Datum den 16. Oktober, zu welcher Zeit sich der Dampfer in England befand. Der Kapitän des Dampfers behauptete, er habe die deutsche Botschaft auf das fehlerhafte Datum ohne Erfolg aufmerksam gemacht. Graf zu Dohna beschloß, den Dampfer nach Zerstörung der Funkstation freizulassen. Der Kapitän sagte aus, daß er jedesmal bei Hellwerden den Bezug auf der Bordwand ausbrächte und ihn abends wieder einnähme. Im Kriegstagebuch steht die sehr richtige Bemerkung, daß verlangt werden müsse, daß feste Abzeichen tags und nachts gefahren werden. Wäre dies der Fall gewesen, dann wäre „Samland" überhaupt nicht angehalten worden. Vier Tage

später war „Samland" an seinem Bestimmungsort eingetroffen und hatte gemeldet, daß ein deutscher Hilfskreuzer das Schiff angehalten habe, und diese Nachricht wurde mit genauer Ortsangabe am 8. Dezember morgens durch die Großfunkstation Poldhu verbreitet. Auch auf „Möwe" wurde dieser Funkspruch, der vor „einem feindlichen Hilfskreuzer" die gesamte Schiffahrt warnte, aufgefangen. Es war noch hinzugefügt, daß der Hilfskreuzer „wahrscheinlich hohe Geschwindigkeit" besäße, der Name „Möwe" war aber nicht genannt.

Nachdem „Samland" entlassen war, kam am 4. mittags der norwegische Dampfer „Hallbjörg" in Sicht. Er besaß keine Funktelegraphie, hatte 2586 Br. R. T. und befand sich auf der Fahrt von New York nach Bordeaux. Seine Ladung bestand aus Gummi, Fleisch, Metallwaren, Autos usw. An Bord befanden sich 47 Mann Besatzung. Da seine wertvolle Ladung durchweg aus Bannware bestand, wurde er nach Übernahme der Besatzung gesprengt.

Am nächsten Tage verschlechterte sich das Wetter, und wieder wurden Funksprüche aufgefangen, die vor deutschen U-Booten im Atlantischen Ozean warnten.

Am 6. Dezember nachmittags wurde der englische Frachtdampfer „Mount Temple" angehalten. Da ein Mann ein Heckgeschütz auf „Möwe" richtete, wurde sofort das Feuer eröffnet. Der Dampfer erhielt je einen Treffer in den Schornstein und auf das Bootsdeck. Auf diese Schüsse hin wurde das feindliche Geschütz sofort verlassen. Da auch gleichzeitig der Maschinenraum geräumt wurde, ging die Maschine weiter voraus und das Anlegen des Prisenbootes wurde um so mehr erschwert, als das Ruder Steuerbord liegen blieb. Der Dampfer hatte 9792 Br. R. T., in der Hauptsache Lebensmittel aller Art und 710 Pferde geladen. Die Besatzung bestand aus 111 Köpfen, von denen zwei durch das Geschützfeuer getötet worden waren. Zwei weitere waren schwerverwundet, einer von diesen starb in der folgenden Nacht. Das Geschütz war ein 7,5 cm, das nicht übergenommen werden konnte. Verschluß, Visierung und eine Patrone kamen aber auf „Möwe" als Beweisstücke für die Armierung des „Mount Temple". Noch während „Möwe" bei „Mount Temple" mit der Übernahme der Besatzung beschäftigt war, kam ein neuer Dampfer in Sicht, dessen Verfolgung sofort aufgenommen wurde, nachdem „Mount Temple" gesprengt war. Es stellte sich aber bald heraus, daß dieser mit so hoher Geschwindigkeit lief und so weit vorlich stand, daß eine Verfolgung aussichtslos erschien. „Möwe" ging daher auf die Versenkungsstelle des „Mount Temple" zurück. Von dem Schiff wurde nichts mehr gesehen.

Am 8. Dezember morgens wurde der kleine englische Segler „Ducheß of Cornwall" von 152 Br. R. T. angehalten. Seine Besatzung betrug nur sechs Mann. Er sollte eine Ladung von gesalzenen Fischen nach Gibraltar bringen. Eine Stunde nach dem Insichtkommen war er versenkt. Am gleichen Tage nachmittags wurde der englische Dampfer „King George", 3852 Br. R. T., mit einer gemischten Ladung von verschiedenem Kriegsgerät, Eisen, Öl, Stahl, Nägel usw., insgesamt 4500 Tonnen, versenkt. Die Besatzung bestand aus 31 Köpfen. Der Dampfer besaß weder Funkeinrichtung noch Geschütze.

Am 9. Dezember wurde der englische Dampfer „Cambrian Range", 4235 Br. R. T., mit einer Ladung von Weizen, Kupfer, Baumwolle, insgesamt 5500 Tonnen, und einer Besatzung von 39 Köpfen, angehalten und versenkt. Das Schiff war auf der Fahrt von Baltimore nach Liverpool. Der Dampfer versuchte während des Anhaltens funktelegraphisch das Seenotzeichen SOS mit Ortsangabe durchzubringen und erhielt daher einen Schuß mit dem 10,5 cm. Das Kriegstagebuch verzeichnet Windstärke 6 und schweren Seegang und die Bemerkung: „Trotz erheblichen Seeganges arbeiteten die Prisenboote in See und längsseit der Schiffe mit anzuerkennendem Geschick."

Am Morgen des 10. Dezember, aber noch in der Dunkelheit, kam ein auffallend hohes Dampferlicht in Sicht. Nachdem Kurs und Fahrt festgestellt worden waren, setzte sich „Möwe" mit hoher Fahrt vor den Dampfer, um ihn bei Hellwerden anzunehmen. Um 6 Uhr 30 vormittags wurde außer Sicht des Dampfers auf Gegenkurs gegangen. Da er auf Signal nicht stoppte, sondern vielmehr der „Möwe" sein Heck zeigte, wurde ein Warnungsschuß abgegeben, der infolge eines Versagers der Befehlsübermittlung den Dampfer im Schornstein und Maschinenventilator traf und sein Funknetz unbrauchbar machte. Als daraufhin zwei Leute sich an seinem Heckgeschütz bemerkbar machten, wurde durch einen 10,5 cm-Treffer die Bedienung beiseite geschleudert, jedoch nicht verletzt. Hierauf stoppte der Dampfer und machte seine Boote klar. Beim Zuwasserbringen eines überfüllten Bootes brach ein Bootsläufer, die Bootsbesatzung fiel heraus und trieb in der Dünung. „Möwe" ging sofort dicht heran und setzte zur Hilfeleistung alle Boote aus. Die in der Dünung treibenden Leute konnten sämtlich bis auf einen, der bei dem Bootssturz verletzt worden war und ertrank, gerettet werden. Der Dampfer war englischer Nationalität, hieß „Georgic" und befand sich auf der Fahrt von Philadelphia über Brest nach Liverpool. Er hatte 10 077 Br. R. T. und eine Ladung von 2620 Tonnen Öl, 46 Autos, 1200 Pferde, insgesamt 9500 Tonnen. Die Besatzung betrug 142 Köpfe, von denen einer, wie

erwähnt, ertrunken war. Das Geschütz war ein 12 cm. Da das Schiff nicht schnell genug nach der Sprengung sank, erhielt es noch einen Torpedoschuß.

Am 11. Dezember morgens wurde ein Dampfer ohne Abzeichen durch Warnungsschuß angehalten. Er hatte keine Funkeinrichtung, kein Geschütz, sondern nur einen Unterbau für ein solches. Es war der englische Dampfer „Yarrowdale", 4652 Br. R. T., mit einer Besatzung von 37 Köpfen. Da der Dampfer noch etwa für 30 Tage Kohlen hatte und eine sehr wertvolle Ladung von 5800 Tonnen, hauptsächlich Kriegsmaterial, besaß, beschloß Korvettenkapitän Graf zu Dohna, ihn nach Deutschland zu schicken und ihm die Dampferbesatzungen der bisher versenkten Schiffe, insgesamt 444 Mann, mitzugeben. „Yarrowdale" wurde hierzu unter das Kommando des Offizierstellvertreters Badewitz gestellt. Er erhielt eine Besatzung von einem Obersteuermannsmaaten, zwei seemännischen Unteroffizieren, einem Obermaschinistenmaaten, einem Minenheizer, einem Signalgast, sieben Matrosen und vier Heizern. Da der schwere Seegang ein Übersetzen der zahlreichen Gefangenen zunächst unmöglich machte, ging „Möwe" auf südlichen Kurs, und „Yarrowdale" erhielt Befehl zu folgen. Wind und See frischten während der folgenden Nacht immer mehr auf. Es wurde ein Funkspruch von Kap Race auf Neufundland aufgefangen, der vor einem deutschen Hilfskreuzer sowohl in englischer wie in französischer Sprache warnte. Gleichzeitig wurde die äußere Beschreibung von „Möwe" gegeben. Hierbei handelte es sich wohl um eine Wiederholung der Warnung, die wenige Tage vorher von Poldhu durch den Dampfer „Samland" verbreitet worden war.

Als am 12. Dezember morgens ein Dampfer in Sicht kam, erhielt „Yarrowdale" den Befehl, den bisherigen Kurs fortzusetzen, während „Möwe" die Verfolgung des Dampfers aufnahm. Gegen 9 Uhr war „Möwe" bei dem Dampfer längsseit, der ohne Geschütz und Funkeinrichtung war und an dessen Bug und Heck der Name „Saint Theodore" zu lesen war. Wegen schwerer See konnte weder eine Prisenbesatzung an Bord geschickt noch dem Dampfer zugemutet werden, die Besatzung in eigenen Booten an Bord zu bringen. Der Dampfer erhielt daher den Befehl zu folgen, und es wurde nunmehr wieder die „Yarrowdale" angesteuert. Gegen Mittag passierte ein schwedischer Dampfer auf größere Entfernung. Nachmittags gegen 2 Uhr waren „Möwe" und „St. Theodore" bei „Yarrowdale" angekommen. Da die See etwas ruhiger geworden war, wurde nunmehr auf „Möwe" das Prisenboot zu Wasser gebracht und das Prisenkommando auf „St. Theodore" übergesetzt. Der englische Dampfer „St. Theodore", 4992 Br. R. T., hatte 39 Köpfe Besatzung und 7360 Tonnen

Kohlen an Bord. Er war auf dem Wege von Amerika nach Italien. Graf zu Dohna beschloß, „St. Theodore" als Kohlendampfer bei sich zu behalten. Die Führung des Schiffes erhielt Hilfsleutnant zur See Robert Köhler, außerdem wurden ein Signalgast und drei Mann an Bord gegeben. „Das Aussetzen des Kutters ist bei Windstärke 7 und sehr schwerem Seegang durchgeführt worden. Die Prisenbootsbesatzung hat sich dabei vorzüglich bewährt."

Der Hilfskreuzer „Möwe" setzte nunmehr, begleitet von „Yarrowdale" und „St. Theodore", seine Fahrt fort.

Am nächsten Tage, dem 13. vormittags, konnte mit dem Übersetzen der auf „Möwe" befindlichen Gefangenen und Neutralen auf „Yarrowdale" begonnen werden, jedoch machte das Arbeiten mit den Booten in der immer noch schweren Dünung erhebliche Mühe. Bis 11 Uhr gelang es, alle Dampferbesatzungen auf „Yarrowdale" überzusetzen, und zwar 7 Kapitäne, 68 Schiffsoffiziere, 104 Neutrale und 290 Mannschaften aus den Feindstaaten. Insgesamt 469 Köpfe. In dieser Zahl ist enthalten die ursprüngliche Besatzung der „Yarrowdale" bis auf 11 Araber, die auf „Möwe" gegen Bezahlung als Hilfskräfte in der Maschine verwendet werden sollten. Ferner sind hierin einbegriffen 25 Neutrale, die auf „Yarrowdale" als Besatzung angemustert wurden. Die deutsche Besatzung der „Yarrowdale" blieb die gleiche wie vorher angegeben wurde.

Die Arbeiten für die Ausrüstung der „Yarrowdale" mußten für einige Stunden unterbrochen werden, weil eine Rauchwolke in Sicht kam, „Möwe" sofort die Boote einsetzte und die Verfolgung aufnahm, bis sich herausstellte, daß der Rauch von einem neutralen Dampfer herrührte.

Am Nachmittage wurden erhebliche Mengen Proviant, ausreichend für 21 Tage, auf „Yarrowdale" herübergegeben[1]). Während der Übernahme der Ausrüstung wurde ein Boot, dessen Leinen brachen, leckgeschlagen, doch gelang es, das Boot zu bergen.

Der Führer der „Yarrowdale", Offizierstellvertreter Badewitz[2]), erhielt eine Wegekarte, eine Skizze der Sundsperre, Prisenberichte und Berichte für den Admiralstab und nachstehenden Befehl:

[1]) 700 kg präservierte Kartoffeln, 3000 kg Hartbrot, 300 kg Roggenmehl, 200 kg gelbe Erbsen, 200 kg weiße Bohnen, 100 kg Salzschnittbohnen, 150 kg Weißkohl, 500 kg Makkaroni, 200 kg Haferflocken, 40 kg Hafergrütze, 210 kg Backpflaumen, 150 kg Salz, 50 kg Schmalz, 100 kg Marmelade, 40 kg Butter, 50 kg frisches Brot, 25 kg Zucker, 100 kg Schinken und Rauchfleisch, 50 kg Sülze, 30 kg Kaffee.

[2]) Badewitz hatte bei der ersten „Möwe"-Fahrt den erbeuteten Dampfer „Westburn" am 9. Februar 1916 nach Santa Cruz gebracht (siehe S. 163) und war aus der spanischen Internierung mit Hilfe von „U 35" von Cartagena aus nach der Heimat entkommen.

Operationsbefehl (im Auszuge):

11. Dezember 1916.

„1. Reisebefehl: Dampfer »Yarrowdale« ist nach Deutschland einzubringen (Karte mit einzuschlagendem Weg und Karte der Sundbewachung sind mitgegeben). Allen Rauchwolken oder Dampferlichtern nach Möglichkeit unauffällig ausweichen.

Besteck und Reiseziel vor der eigenen Besatzung streng geheimhalten. Falls das Schiff gezwungen wird, einen norwegischen Hafen anzulaufen, ist zu handeln wie im Falle »Westburn«.“

Es folgt nun eine Anweisung über das Setzen der Flagge.

„Die Fahrt ist so einzurichten, daß Dampfer »Yarrowdale« bei Hellwerden bei Malmö steht. Es liegt dort ein deutscher Fischdampfer auf Vorposten.

Bei der Ankunft in Deutschland ist der Besatzung strengste Geheimhaltung über das bisherige „Möwe“-Unternehmen und über die Einbringung der Prise einzuschärfen.

2. Bei Widerstand der Besatzung ist das Schiff sofort rücksichtslos zu sprengen. Dies ist der Besatzung und den Gefangenen bekanntzugeben.

3. Falls feindliche Kriegsschiffe das Schiff nehmen, ist es möglichst spät zu sprengen, so daß die Besatzung und die Gefangenen Zeit zum Aussteigen haben. Signal an das feindliche Kriegsschiff »Schiff im Sinken begriffen«. Eine genaue Rettungsbootsrolle ist vorzusehen. Auch dies ist der Besatzung und den Gefangenen bekanntzugeben.“

Es folgen dann Anweisungen, wie das Schiff am zweckmäßigsten zu sprengen ist, und nähere Bestimmungen, welche Strafgewalt der Offizierstellvertreter Badewitz als Kommandant während der Überführung des Schiffes hatte.

Graf zu Dohna eröffnete den auf „Yarrowdale“ eingeschifften Dampferkapitänen und ältesten Offizieren zur Bekanntgabe an ihre Leute, daß sie in einen Hafen gebracht werden würden, daß jedoch bei dem geringsten Widerstande das Schiff sofort gesprengt werden würde. Der Kommandant der „Möwe“ war sich der Schwierigkeit der Aufgabe, die er dem Führer der „Yarrowdale“ stellte, durchaus bewußt, denn er schreibt in seinen Privataufzeichnungen: „Die Aufgabe für Badewitz ist doch sehr heikel, obwohl die englischen Kapitäne und Offiziere, als ich ihnen gestern eine Abschiedsrede hielt und ihnen erklärte, das Schiff werde unweigerlich in die Luft gesprengt werden, wenn irgendein Widerstand versucht werde, einen recht vernünftigen Eindruck machten.“

Der Dampfer „Yarrowdale" erhielt den Befehl, am 14. Dezember vormittags sich noch einmal an einem bestimmten Treffpunkt mit „Möwe" zu vereinigen, aber dort nur bis Dunkelheit zu warten. Es sei hier vorausgeschickt, daß „Möwe" und „Yarrowdale" nicht mehr zusammengetroffen sind und daß „Yarrowdale" unter der sicheren Führung des Offizierstellvertreters Badewitz unbehelligt am 31. Dezember nach Passieren des Sundes in Swinemünde eingetroffen ist. So hatte Badewitz zweimal eine schwierige Aufgabe vorzüglich gelöst. Das erstemal auf der ersten „Möwe"-Fahrt, wo er den Dampfer „Westburn" mit 250 Gefangenen nach Santa Cruz gebracht hatte, das zweitemal die Fahrt mit der „Yarrowdale", die erheblich schwieriger war. Graf zu Dohna schreibt: „Ich kann nur sagen, daß so etwas nur Menschen von eiserner Energie fertigbringen, wie sie Badewitz eben besitzt." Badewitz ist später, als „Yarrowdale" zum Hilfskreuzer „Leopard" wurde, als Leutnant zur See mit diesem Schiff geblieben.

Gleichzeitig mit „Yarrowdale" wurde auch das Hilfsschiff „St. Theodore" unter dem Hilfsleutnant zur See Köhler entlassen. Köhler hatte die schriftliche Ernennung zum Kommandanten des „St. Theodore" und folgenden Befehl (im Auszuge) erhalten:

12. Dezember 1916.

„1. Sobald Hilfsschiff »St. Theodore« entlassen ist, dampft es nach der folgenden Standlinie und wartet dort auf »Möwe«.

»St. Theodore« hat sich vom 21. bis 31. Dezember auf dem 40. Längengrade aufzuhalten und auf diesem von 13° Nordbreite bis 15° Nordbreite auf und ab zu dampfen. Falls »Möwe« bis zum 21. Dezember nicht gesichtet wird, so hat das Schiff nach Santa Cruz (auf Teneriffa) zu gehen. Dort ist es außerhalb der Dreiseemeilengrenze nach Möglichkeit nachts zu versenken und mit der Besatzung in den Schiffsbooten an Land zu fahren.

2. Hilfsschiff »St. Theodore« soll unbemerkt bleiben, nur auf Aufforderung englische Handelsflagge setzen, anderen Dampfern ausweichen.

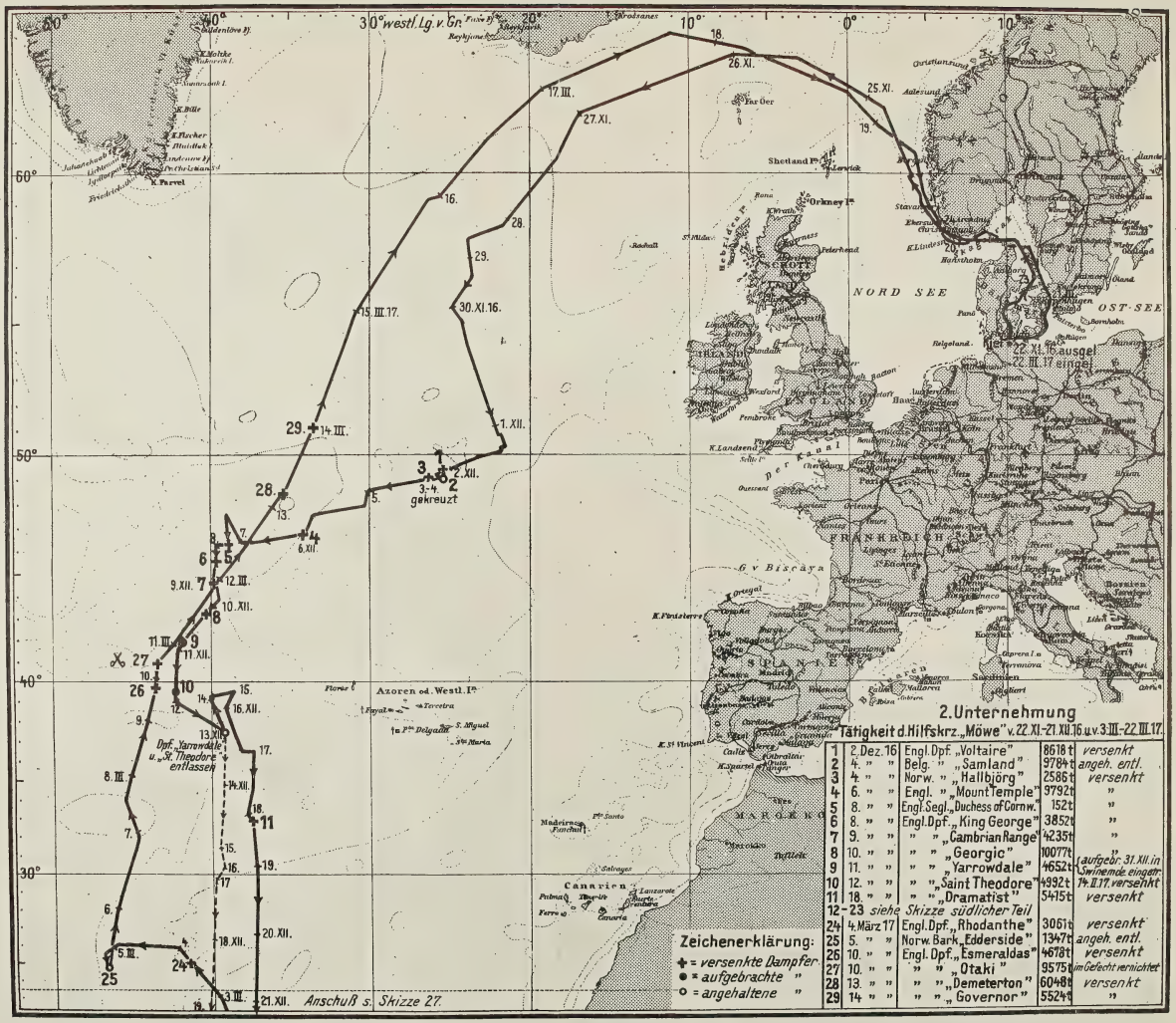
3. Das Schiff darf nicht in Feindeshand fallen. Das Leben der Besatzung ist jedoch nicht unnötig zu gefährden.

4. Der Feind darf von dem geplanten Treffpunkt mit »Möwe« unter keinen Umständen erfahren . . ."

Es folgen Anweisungen über Erkennungssignale.

Am Abend des 14. Dezember kam ein Dampferlicht in Sicht. „Möwe" setzte sich vor den Dampfer in der Absicht, ihn mit Hellwerden anzuhalten.

Skizze 23.



2. Unternehmung

Tätigkeit d. Hilfskrz. „Möwe" v. 22. XI.–21. XII. 16 u. v. 3. III.–22. III. 17.

1	2. Dez. 16	Engl. Dpf.	„Voltaire"	8618 t	versenkt
2	4. " "	Belg. "	„Samland"	9784 t	angeh. entl.
3	4. " "	Norw. "	„Hallbjörg"	2586 t	versenkt
4	6. " "	Engl. "	„Mount Temple"	9792 t	"
5	8. " "	Engl. Segl.	„Duchess of Cornw."	152 t	"
6	8. " "	Engl. Dpf.	„King George"	3852 t	"
7	9. " "	" "	„Cambrian Range"	4235 t	"
8	10. " "	" "	„Georgio"	10077 t	aufgebr. 31. XII. in Swinemde eingetr.
9	11. " "	" "	„Yarrowdale"	4652 t	
10	12. " "	" "	„Saint Theodore"	4992 t	14. II. 17. versenkt
11	18. " "	" "	„Dramatist"	5415 t	versenkt
12–23	siehe Skizze südlicher Teil				
24	4. März 17	Engl. Dpf.	„Rhodanthe"	3061 t	versenkt
25	5. " "	Norw. Bark	„Edderside"	1347 t	angeh. entl.
26	10. " "	Engl. Dpf.	„Esmeraldas"	4678 t	versenkt
27	10. " "	" "	„Otaki"	9575 t	im Gefecht vernichtet
28	13. " "	" "	„Demeterton"	6048 t	versenkt
29	14. " "	" "	„Governor"	5524 t	"

Zeichenerklärung:
✚ = versenkte Dampfer.
● = aufgebrachte "
○ = angehaltene "

2. Unternehmung: Weg des Hilfskreuzers „Möwe" (nördlicher Teil). Ausreise vom 22. November 1916 bis 21. Dezember 1916. und Heimreise vom 3. März 1917 bis 22. März 1917.

Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin.
Alle Rechte vorbehalten.

Als dieſer Dampfer am nächſten Morgen auf Gegenkurs angeſteuert wurde, ſtellte er ſich als ein holländiſches Fahrzeug heraus und wurde daher unbehelligt paſſiert.

Da ein weiteres Kreuzen auf dem Nordamerikaweg bei dem zunehmenden ſehr ſchlechten Wetter ausſichtslos erſchien, beabſichtigte Graf zu Dohna, nunmehr nach Süden zu ſteuern, um auf dem erſten Treffpunkt mit dem Dampfer „St. Theodore" zuſammenzutreffen. Auf dieſem Wege nach Süden wurden zwei däniſche Dampfer, „Fionia" und „Phönix", ſowie ein griechiſcher Dampfer paſſiert. Dieſe wurden von „Möwe" nicht angehalten, um nicht noch einmal verraten zu werden, falls ſie etwa hätten freigegeben werden müſſen.

Am 18. Dezember nachmittags wurde ein Dampfer mit Funkeinrichtung, aber ohne Abzeichen, angehalten und feſtgeſtellt, daß es der engliſche Dampfer „Dramatiſt", 5415 Br. R. T., mit einer Beſatzung von 68 Köpfen von San Francisco nach Liverpool mit einer Ladung von 7200 Tonnen, vorwiegend Lebensmittel, war. Während „Möwe" noch bei „Dramatiſt" geſtoppt lag, wurde ein neuer Dampfer gemeldet. Auf „Dramatiſt" wurde ein Priſenkommando zurückgelaſſen, welches den Befehl erhielt, den für „Möwe" brauchbaren Proviant auszupacken und die Funkſtation auszubauen, damit dieſe beim Zuſammentreffen mit dem Hilfsſchiff „St. Theodore" dort eingebaut werden konnte. „Möwe" dampfte auf den neu geſichteten Gegner zu, der ſich aber als ein ſpaniſcher Dampfer herausſtellte. Nach Rückkehr zum „Dramatiſt" und Übernahme von Proviant, namentlich Früchten und lebendem Geflügel, wurde „Dramatiſt" verſenkt. Aus dem Tagebuch des „Dramatiſt" konnte feſtgeſtellt werden, daß die Funkſtation Bermuda am 9. und 12. Dezember, die Funkſtation Jamaika am 4. Dezember und die Funkſtation Demerara am 13. Dezember Warnungstelegramme vor einem Hilfskreuzer und vor U-Booten geſendet hatten. Auf „Dramatiſt" befanden ſich u. a. 55 Inder, von denen 28 Mann an Deck und 27 Mann in den Maſchinenräumen gegen Bezahlung eingeſtellt wurden. Im Laufe der nächſten Tage wurde mit Hilfe der Inder begonnen, die Kohlen aus dem achteren Ballaſttank über Deck in die Hauptbunker zu trimmen.

Vom 15. Dezember bis zum 23. Dezember verzeichnet das Kriegstagebuch mit Ausnahme der Kaperung des engliſchen Dampfers „Dramatiſt" nichts von Wichtigkeit. Es war aber nur ein *ſcheinbar* harmloſer Reiſemarſch geweſen. Die Gründe, daß „Möwe" nicht mit dem Feinde zuſammentraf und nichts erlebte, ergeben ſich aus folgender Betrachtung:

Am 4. Dezember hatte Graf zu Dohna das Mißgeschick gehabt, den belgischen Unterstützungsdampfer „Samland" anzuhalten, den er unbedingt freigeben mußte, so daß bereits am 7. Dezember die englische Admiralität über „Möwe" durch einen Bericht des Dampfers „Samland" informiert war. Diese Nachricht wurde sofort nach Paris weitergegeben. Sämtliche Truppentransporte von Kapstadt, Dakar und Sierra Leone wurden in den betreffenden Häfen zurückgehalten, und fünf Transporte, welche bereits unterwegs waren — es waren die Dampfer „Borda", „City of Sparta", „Durham-Castle", „Willochra" und „Tofna" —, wurden nach Sierra Leone geleitet. Gleichzeitig wurde das genaue Aussehen der „Möwe" und ihre Bewaffnung an sämtliche zuständigen Stellen im Atlantischen Ozean gefunkt.

Admiral Freemantle befahl seinen Kreuzern, in Gemeinschaft mit den Kreuzern des französischen Admirals Jaurès die Haupthandelsroute nach Madeira abzudampfen. Bevor dies zur Durchführung gelangte, griff die englische Admiralität mit einem großzügigen Plan ein. Das nordamerikanische und westindische Geschwader unter Vizeadmiral Browning erhielt quer über den Atlantischen Ozean vier Suchlinien zugewiesen, die nördlichste lag auf dem gewöhnlichen Dampferwege von Europa nach Neufundland, die folgende Linie etwa auf der Strecke Bermudas—Azoren, die dritte Linie bewachte den Weg nach der Mona-Passage (zwischen Haiti und Portorico) und die südlichste führte von der Insel Britisch Trinidad nach den Azoren. Der französische Admiral in Westindien wurde gebeten, zwei Kreuzer an die Nordküste von Brasilien zu entsenden und namentlich die geheimen Kohlenplätze, Maraca-Inseln, wo „Möwe" bei der ersten Fahrt Kohlen übergenommen hatte, abzusuchen.

Admiral Freemantle erhielt Anweisung, westwärts von den Kap Verden zu patrouillieren, während die Franzosen den östlichen Teil übernahmen. Im Südatlantischen Ozean bekam „Amethyst" die Gegend bei den Abrolhos-Inseln, „Edinburgh Castle" den Weg nach dem La Plata, „Macedonia" und „Orama" den Weg östlich von Fernando Noronha zugewiesen. „Glasgow" lag zu dieser Zeit zu Instandsetzungsarbeiten in Kapstadt. Die Handelslinien vom Nordatlantischen Ozean nach Kapstadt wurden auf vier verschiedene Wege, je zwei östlich und westlich der im Frieden üblichen Hauptlinie verlegt. Hierdurch wollte man erreichen, daß einerseits die Hauptlinie überhaupt nicht befahren wurde, andererseits auf jeder einzelnen Linie nach Anweisung der englischen Admiralität nur etwa ein Viertel der Dampfer verkehrte.

Trotz dieser sämtliche Schiffahrtswege des Atlantischen Ozeans überspannenden Maßnahmen schreibt das englische Seekriegswerk wörtlich:

„So sorgsam wie diese Maßnahmen ausgedacht worden waren, blieben sie trotzdem fruchtlos. Sie ließen zwischen dem Ostflügel der Schiffe des Admirals Browning und dem Westflügel des Admirals Freemantle eine Lücke, und genau durch diese Lücke setzte Graf zu Dohna seinen Kurs ab." Es ist selbstverständlich, daß Graf zu Dohna von den Maßnahmen der englischen Admiralität nichts ahnen konnte, sondern daß er vielmehr instinktiv und vom Glück begünstigt das Richtige traf. Auch Korvettenkapitän Nerger mit dem Hilfskreuzer „Wolf" stieß auf dem Wege nach Kapstadt durch die gleiche Lücke.

Am 23. Dezember, nachmittags um 5 Uhr, traf „Möwe" mit „St. Theodore" zusammen. Mit dem Einbau der erbeuteten Funkstation von „Dramatist" auf „St. Theodore" wurde sogleich begonnen.

Am 24. Dezember beschloß Graf zu Dohna, den Dampfer „St. Theodore" als Hilfskreuzer mit zwei erbeuteten 5 cm-SK. L./55 auszurüsten. Die Arbeiten wurden sofort in Angriff genommen. Am Nachmittag fand Weihnachtsgottesdienst statt.

Erst am 26. morgens kam wieder ein Schiff in Sicht. Beim Längsseitgehen wurde festgestellt, daß es die französische Bark „Nantes", 2679 Br. R. T., mit einer Besatzung von 25 Köpfen war. Das Schiff mit einer Ladung von 3350 Tonnen Salpeter, befand sich auf der Fahrt von Iquique nach London; es wurde versenkt. Inzwischen war auch die Funkstation auf „St. Theodore" klar geworden. Ein Reichweitenversuch, der am nächsten Tage in der Weise gemacht wurde, daß die Schiffe bis etwa 100 Seemeilen voneinander fortdampften, ergab, daß die normale Sendereichweite des „St. Theodore" nicht über 50 Seemeilen betrug. Nachdem sich „Möwe" und „St. Theodore" wieder vereinigt hatten, wurde letzteres Schiff unter dem Kommando des Kapitänleutnants Friedrich Wolf in Dienst gestellt und erhielt den Namen S. M. H. „Geier". Alle noch auf „Geier" befindlichen Neutralen wurden nunmehr auf „Möwe" übergeschifft, und die bisherige Marinebesatzung, die insgesamt aus 19 Köpfen bestand, wurde auf 9 Unteroffiziere und 37 Mann erhöht. Der bisherige Kommandant, Hilfsleutnant z. S. Robert Köhler, blieb an Bord des „Geier" als Prisenoffizier. Außer den bereits erwähnten 5 cm-Geschützen wurden noch 15 Pistolen sowie Proviant für einen Monat an Bord gegeben.

Kapitänleutnant Wolf erhielt eine schriftliche Ernennung als Kommandant, einen Ausweis für die deutschen Reichsvertreter und nachstehenden Operationsbefehl für den Hilfskreuzer „Geier" (im Auszuge):

„1. »Geier« ist möglichst unauffällig nach dem Treffpunkt II zu bringen — auf dem Wege Handelskrieg führen, soweit es ohne Gefähr-

dung der Hauptaufgabe, Kohlenversorgung für „Möwe", möglich ist. — Keine Neutralen anhalten, Vorsicht bei Dampfern, die mehr als 10 Seemeilen laufen oder Funkeinrichtung haben. — In erster Linie kommt der Seglerweg Kapstadt—Europa in Frage.

2. Treffpunkt I. Am 1. Januar 1917, 6 Uhr vormittags, wenn aus irgendeinem Grunde erforderlich, in 5° Nord und 26° West. Dort warten bis 6 Uhr nachmittags.

3. Treffpunkt II. Vom 10. bis 30. Januar in 15° Süd und 9° West. Dort auf 15° Breite zwischen 9 und 10° West hin- und herdampfen. Jeden Morgen 7 Uhr stehen auf 9° West, jeden Mittag 9,5° West. Mittags auf Anforderung Funk-Signal „Bin auf Position" bzw. „Stehe nördlicher" oder „Stehe südlicher".

4. Falls „Möwe" bis zum 30. Januar nicht eintrifft, solange als möglich Handelskrieg führen, darauf am besten in Buenos Aires auflegen.

5. Erkennungssignale:

a) Bei Tage: „Geier" soll alle geraden Stunden stark Rauch entwickeln und vor den Wind gehen.

b) Bei Nacht: 9 Uhr nachmittags, 12 Uhr nachts, 4 Uhr morgens soll „Geier" je 20 Minuten lang alle Dampferlichter einschließlich Richtlicht und Hecklaterne setzen."

Es folgen dann noch sehr eingehende Befehle für den Funkverkehr zwischen „Möwe" und „Geier", wozu eine besondere Signaltabelle ausgearbeitet war. Als oberster Grundsatz wurde angeordnet, sowenig Signale als irgend möglich zu machen.

Für den Treffpunkt II war maßgebend gewesen, daß später der Kreuzerkrieg der „Möwe" mehr nach der südafrikanischen Küste gelegt werden sollte. Falls ein Kohlennehmen in See Schwierigkeiten machte, beabsichtigte Graf zu Dohna, einen sicheren Platz an der westafrikanischen Küste aufzusuchen. Zunächst wollte er jedoch auf dem Dampferwege Südamerika—Kanaren und Kap Verden—Dakar kreuzen.

Am 25. Dezember hatte Graf zu Dohna die englische Lücke mitten im Atlantischen Ozean durchstoßen, während die englischen Kriegsschiffe „King Alfred", „Swiftsure", „Donegal" und „Sutlej" ihre Kreuztour völlig erfolglos beendeten. An Stelle von Admiral Freemantle, der ein Kommando in der Grand Fleet erhalten hatte, war inzwischen Konteradmiral Sheppard getreten. Dieser schlug nun seinerseits eine neue Art des Suchens vor, die aber von der englischen Admiralität nicht gebilligt wurde. In London war man allmählich zu der Ansicht gekommen, daß durch dieses Suchen sehr viele Kohlen verbraucht und Kessel und Maschinen der Schiffe stark abgenutzt würden. Am 30. Dezember wurde deshalb von

der Admiralität angeordnet, daß „King Alfred“, „Swiftsure“ und „Sutlej“ an der afrikanischen Küste bei Sierra Leone bleiben sollten, während „Donegal“ und der Hilfskreuzer „Orotawa“, begleitet von zwei Kohlendampfern, welche Funkspruchseinrichtung erhalten hatten, auf den Hauptdampferweg nach Fernando Noronha gelegt wurden, um „Macedonia“ und „Orama“ dort zu ersetzen. Von dort sollten diese Schiffe sich nach Süden bewegen, um gemeinsam mit „Edinburgh Castle“ zu operieren und hierbei die Insel Trinidada abzusuchen. Vom 28. Dezember 1916 bis 1. Januar 1917 stand Graf zu Dohna in unmittelbarer Nähe der englischen Kreuzer. Zwischen dem 1. und 5. Januar befanden sich „Amethyst“, „Orama“ und „Macedonia“ nordöstlich von Fernando Noronha und kreuzten den Marschweg von Graf zu Dohna am 2. und 3. Januar; als sie nach Südwesten zurückdrehten, stand Graf zu Dohna bereits südlich von ihnen.

Am 29. begegnete „Möwe“ einem südwärts steuernden amerikanischen Segler und einige Stunden später dem holländischen Passagierdampfer „Zeelandia“. Am 31. Dezember abends wurde von Nauen folgender Funkspruch abgenommen: „31. Dezember an »Möwe«: Badewitz Detachement glücklich Swinemünde eingetroffen. Werde mit allen Mitteln versuchen, den ausgezeichneten Erfolg einige Wochen geheimzuhalten. Wünsche glückliches Neujahr. Admiralstab.“ Um 12 Uhr nachts ließ der Kommandant alle Mann auf dem Vorschiff antreten und gab den vorstehenden Funkspruch mit drei Hurras auf die glücklich heimgekehrten Kameraden bekannt. Die Freude und Begeisterung der Mannschaft war um so größer, als die Aufgabe der „Yarrowdale“ bisher streng geheimgehalten worden war.

Zu dem funktelegraphischen Empfang von Nauen sei noch bemerkt, daß seit dem 17. Dezember bei einer Entfernung von etwa 2500 Seemeilen der Empfang sehr unsicher geworden war, namentlich wegen starker Luftstörungen, die die Abnahme der an sich noch lauten Zeichen unmöglich machten. Die Masten waren auf mittlere Höhe ausgefahren, und die Höhe der Antenne über der Funkstation betrug 17 Meter.

Wegen des starken Regens am 1. Januar, der damit verbundenen geringen Sichtweite und des unsicheren Bestecks wartete „Möwe“ auf dem mit „Geier“ verabredeten Treffpunkt I nicht. Als am nächsten Tage Wetter und Sichtweite besser geworden waren, kam vormittags die französische Bark „Asnières“, 3103 Br. R. T., mit 4033 Tonnen Weizen auf der Fahrt von Bahia Blanca nach Pauillac, in Sicht. Die Besatzung von 29 Köpfen wurde an Bord genommen und das Schiff durch Sprengung versenkt.

Die nächsten Tage verliefen ergebnislos. Erst am 5. Januar wurde ein japanischer Dampfer „Hudson Maru", 3798 Br. R. T. groß, auf der Fahrt von Bombay nach New York, angetroffen. Er hatte in der Hauptsache Ölsamen und Manganerz, insgesamt 5300 Tonnen, geladen. Die Besatzung betrug 48 Köpfe. Da der Dampfer eine nicht besonders wertvolle, größtenteils für Amerika bestimmte Ladung und keine Funkeinrichtung hatte, beschloß der Kommandant, ihn zunächst mitzunehmen, um ihn vielleicht später zur Abgabe der Gefangenen zu benutzen. Ein Prisenkommando von 6 Mann wurde an Bord gesetzt, und der Dampfer, der nur 7,5 Seemeilen laufen konnte, erhielt Befehl, im Kielwasser zu folgen. Obwohl sich „Möwe" auf einem Hauptschiffahrtswege befand, wurde außer einem norwegischen Dampfer erst in der Nacht vom 7. auf 8. bei Mondschein ein abgeblendeter Dampfer gesehen. Beim Näherkommen setzte dieser Lichter, änderte verschiedentlich stark Kurs, versuchte zu entkommen und gab einen Anruf „an alle britischen Kriegsschiffe", worauf sofort „Möwe" mit hoher Energie störte. Inzwischen war „Möwe" auf 1000 Meter heran, der Gegner erhielt einen Warnungsschuß und durch Morsespruch Befehl zum Stoppen der Maschine und der Funktelegraphie. Beim Beleuchten des Dampfers mit Scheinwerfern wurde am Heck des Dampfers ein Geschütz erkannt. Es war der englische Dampfer „Radnorshire", 4310 Br. R. T., mit 6500 Tonnen Ladung Kaffee und Kakao. Er befand sich auf der Fahrt von Santos nach London und hatte ein 12 cm-Geschütz an Bord. Nach Übernahme der Besatzung von 72 Köpfen wurde der Dampfer noch in der Nacht gesprengt. Die unter der Besatzung befindlichen 57 Inder wurden gegen Bezahlung auf „Möwe" eingestellt. Aus den Anweisungen, nach denen der versenkte „Radnorshire" gefahren war, konnten der neu vorgeschriebene Dampferweg sowie wichtige Angaben über die Besetzung der südamerikanischen Station durch den englischen Kreuzer „Amethyst" ersehen werden (siehe Skizze 24, Seite 191). Graf zu Dohna beschloß nun, auf den von „Radnorshire" in Erfahrung gebrachten Kursen weiter zu bleiben. Hierbei hatte er ein ganz besonderes Glück. Am 9. Januar nachmittags kam recht voraus ein Dampfer in Sicht, der graugemalte Aufbauten hatte und Funktelegraphie besaß, jedoch kein Geschütz und kein besonderes Abzeichen trug. Er erhielt durch Flaggensignal Befehl zum Stoppen der Maschine und ein Verbot der Funktelegraphie. Da er trotzdem einen Funkspruch gab, so störte „Möwe" beim ersten Buchstaben mit hoher Energie und feuerte einen Warnungsschuß. Es fiel auf, daß an der Steuerbordseite des Dampfers noch mehrere große Fender ausgebracht waren. Das Prisenkommando stellte fest, daß das Schiff der englische Kohlendampfer „Minieh", 2890 Br. R. T., im

Dienste der englischen Kriegsmarine auf dem Wege nach Pernambuco, war. Noch am Tage vorher hatte der englische Kreuzer „Amethyst“ aus diesem Hilfsschiff so viel Kohlen genommen, daß das Schiff zur Zeit nur noch 1000 Tonnen Kohlen für die englische Flotte geladen hatte. Die 35 Köpfe starke Besatzung der „Minieh“ wurde mit größter Beschleunigung übergenommen und das Schiff selbst genau auf Geheimsachen untersucht und danach gesprengt. Der Kapitän der „Minieh“ befand sich in angetrunkenem Zustande und machte verschiedene Angaben, die, durch die erbeuteten Geheimsachen ergänzt, das nachstehende Bild ergaben (vgl. auch die Skizze 24 auf Seite 191).

„1. Das englische südamerikanische Geschwader besteht zur Zeit aus dem Kreuzer »Amethyst« und den Hilfskreuzern »Macedonia«, »Edinburgh Castle«, »Orama«. Zu diesem Geschwader, das einem Admiral unterstellt ist, gehören außer dem Kohlendampfer »Minieh« die Kohlendampfer »Zambesi« und »Daleham«.

2. In der Karte des »Minieh« befindet sich ein Viereck (das auf der Textskizze eingezeichnet ist). Auf der Ostseite dieses Vierecks ist »Minieh« seit dem 14. Dezember öfter, namentlich in den letzten 14 Tagen, hin- und hergedampft und hat währenddessen an »Amethyst« im ganzen 4000 Tonnen Kohlen abgegeben. Der letzte Kohlentag war der 8. Januar (ein Tag bevor »Minieh« gegriffen wurde). »Amethyst« war während des Kohlens von »Minieh« längsseit geschleppt worden.

3. Vicosa Roads bei der Insel Abrolhos ist Treffpunkt und Unterschlupf für die englischen Kreuzer und Kohlendampfer.

4. »Minieh« fuhr als Patrol für »Amethyst« und hatte Befehl, alle in Sicht kommenden Schiffe, wenn möglich, anzuhalten, sonst zu melden.“

Auch einige Funkbefehle wurden auf „Minieh“ vorgefunden, die auf einen besonders vereinbarten Signalverkehr zwischen „Minieh“ und den Hilfskreuzern schließen ließen.

Auf Grund der vorstehenden Ermittlungen verließ „Möwe“ den Dampferweg, um mit dem Hilfsschiff „Geier“ auf dem verabredeten Treffpunkt zusammenzukommen. Am 10. Januar mittags kam ein Frachtdampfer ohne Abzeichen, jedoch mit Funktelegraphie und grauen Aufbauten, in Sicht, der, als er „Möwe“ sah, wechselnde Kurse lief. Nachdem er angehalten und das Prisenkommando hinübergesetzt war, wurde er als der englische Dampfer „Netherby Hall“, 4461 Br. R. T., mit einer Ladung von 5950 Tonnen, hauptsächlich Reis aus Rangoon, nach Westindien bestimmt, festgestellt. Die Besatzung bestand aus 59 Mann, darunter 47 Inder. Da der Dampfer nach der Sprengung nicht schnell genug sank, erhielt er noch drei Schuß aus dem 10,5 cm-Geschütz. Während

Erläuterung zur nebenstehenden Skizze 24.

Aus dem Loggbuch und FT.-Tagebuch des gekaperten englischen Dampfers „Minieh" ergibt sich folgendes:

17. 10. 1916. Englischer Marinetransporter „Minieh" auf der Fahrt von England mit einer Ladung Kohlen und Waren für das englische Südamerikageschwader erreicht Abrolhos (an der südamerikanischen Küste) und geht dort in Vicosa Roads zu Anker.

5. u. 6. 12. 1916. Kohlenabgabe an den Hilfskreuzer „Drama" bei Abrolhos.

14. 12. 1916. Kohlenabgabe an H. M. S. „Amethyst". 7 Uhr nachmittags: mit „Amethyst" nach Norden gesteuert. „Minieh" fährt von jetzt ab als Patrol für „Amethyst".

20. 12. 1916. Mittags: 6° 23′ Süd, 30° 5′ West, Kohlenabgabe an „Amethyst".

22. 12. 1916. Mittags: 1° 54′ Süd, 28° 11′ West. 5 Uhr nachmittags: im Kielwasser von „Amethyst".

24. 12. 1916. Mittags: 1° 59′ Süd, 28° 11′ West. 6 Uhr nachmittags: längsseit Hilfskreuzer „Macedonia".

26. 12. 1916. Mittags: 1° 31′ Süd, 28° 5′ West. 6 Uhr 30 vormittags bis 2 Uhr nachmittags: Kohlenabgabe an „Amethyst", danach im Kielwasser von „Amethyst".

28. 12. 1916. Mittags: 5° 10′ Süd, 29° 36′ West. 1 Uhr nachmittags: mit Hilfskreuzer „Macedonia" zusammengetroffen.

31. 12. 1916. Mittags: 1° 50′ Süd, 28° 7′ West. Am Nachmittag mit „Macedonia" manövriert in Sicht des englischen Geschwaders.

1. 1. 1917. Mittags: 3° 0′ Süd, 28° 10′ West. Das englische Geschwader in Sicht. 7 Uhr vormittags bis 2 Uhr nachmittags: Kohlenabgabe an „Amethyst".

2. 1. 1917. Mittags: 2° 33′ Süd, 28° 26′ West. 1 Uhr nachmittags: längsseit beim Hilfskreuzer „Macedonia". 6 Uhr 30 nachmittags: im Kielwasser von „Amethyst".

3. 1. 1917. Mittags: 1° 31′ Süd, 28° 11′ West. 8 Uhr vormittags: längsseit der „Macedonia".

7. 1. 1917. Mittags: 4° 43′ Süd, 29° 30′ West mit dem englischen Geschwader vereinigt.

8. 1. 1917. Mittags: 5° 20′ Süd, 30° 15′ West. 6 Uhr vormittags bis 3 Uhr 30 nachmittags: Kohlenabgabe an „Amethyst". 6 Uhr 15 nachmittags: detachiert nach einem Treffpunkt.

Skizze 24.

Wege des Hilfskreuzers „Möwe" vom 3. bis 9. Januar 1917 und der englischen Streitkräfte bei Fernando Noronha.

sich „Möwe" bei dem genommenen Dampfer aufhielt, bekam der japanische Dampfer „Hudson Maru" den Befehl, auf dem gleichen Kurse vorauszudampfen. Kurz nach Eintreten der Dunkelheit war er wieder eingeholt.

Es waren jetzt außer der eigentlichen Schiffsbesatzung an Bord 338 Köpfe, darunter 159 Inder. Diese letzteren wurden gegen Bezahlung hauptsächlich damit beschäftigt, die vorhandenen Kohlen aus den Laderäumen in die Hauptbunker zu schaffen, damit später an drei Stellen gleichzeitig gekohlt werden konnte. Das Kriegstagebuch verzeichnet: „Der Transport aus dem hinteren Laderaum ist schon seit 14 Tagen meist unter Deck durch Inder im Gange. Aus dem vorderen Laderaum wird die Kohle an einem Drahtstander von Mast zu Mast aufgeheißt, über die Brücke weg nach achtern geholt und in die Bunkerluken gefiert. Dieser Transport schafft etwa 150 Tonnen am Tage und bewährt sich sehr gut."

Um „Möwe" zu entlasten, wurden am 12. Januar 238 Mann, und zwar 20 Neutrale, 159 feindliche Staatsangehörige und 59 Inder, auf „Hudson Maru" gesetzt und der erforderliche Proviant mitgegeben. Das deutsche Prisenkommando kehrte auf „Möwe" zurück, und der japanische Kapitän erhielt Befehl, zunächst auf dem alten östlichen Kurse bis abends weiterzusteuern, dann war er freigelassen und sollte nach Pernambuco gehen, wo er voraussichtlich etwa am 16. Januar eintreffen konnte.

Bis zum 16. Januar ereignete sich nichts Besonderes, jedoch wurde an diesem Tage abends ein Funkspruch von Ascension aufgefangen, der vor einem deutschen Hilfskreuzer warnte, dessen Beschreibung ziemlich genau mit der „Möwe" übereinstimmte. Er enthielt die Bemerkung, daß der Hilfskreuzer möglicherweise einen zweiten Schornstein setzen könne. Der Kommandant bemerkt hierzu in seinem Tagebuch, daß die funktelegraphische Warnung wohl die Folge der Ankunft des japanischen Dampfers „Hudson Maru" in Pernambuco wäre, und daß die Kohleneinrichtung von Mast zu Mast wahrscheinlich für eine Einrichtung zum Setzen eines zweiten Schornsteines gehalten worden sei.

Um Mitternacht wurde auf der befohlenen Standlinie Hilfskreuzer „Geier" getroffen. Er meldete, daß von ihm am 31. Januar der englische Segler „Jean", 215 Br. R. T. groß, mit einer Ladung von 276 Tonnen Zucker auf der Fahrt von Pernambuco nach Lissabon, durch Sprengung versenkt worden sei. Die siebenköpfige Besatzung habe er an Bord genommen.

Am 17. Januar morgens machte „Möwe" längsseit von „Geier" fest und dampfte mit möglichst langsamer Fahrt voraus, um beide Schiffe gut gegen die Dünung zu halten. An den drei vorbereiteten Übernahme-

stellen wurde nun mit alle Mann die Kohlenübernahme begonnen. Es gelang in 8,4 Arbeitsstunden an diesem Tage 566 Tonnen Kohlen überzunehmen. An den folgenden Tagen wurde die Kohlenübernahme fortgesetzt und in drei Tagen insgesamt 1678 Tonnen, durchschnittlich etwa 70 Tonnen je Stunde, übergenommen. Nach Beendigung der Kohlenübernahme hatte „Möwe“ einen Gesamtbestand von 3108 Tonnen Kohlen an Bord. Da nur noch etwa 300 Tonnen Kohlen mehr hätten genommen werden können, wurde wegen Zunahme der See hierauf verzichtet. Leider war während der Bekohlung der Minenoberheizer Fritz Gerner durch Bruch eines Übernahmestanders tödlich verletzt worden. Er wurde am 17. feierlich über Bord gegeben.

Nach dem Kohlen blieb „Möwe“ zur Durchführung von Maschinenreparaturen ungefähr einen Tag gestoppt liegen, während „Geier“ einen neuen Operationsbefehl erhielt. Es sei bemerkt, daß inzwischen auch die Benutzung des gekaperten Dampfers „St. Theodore“, der den Namen „Geier“ erhalten hatte, bekanntgeworden war und funktelegraphisch sowohl in englischer wie auch in französischer Sprache vor ihm gewarnt wurde.

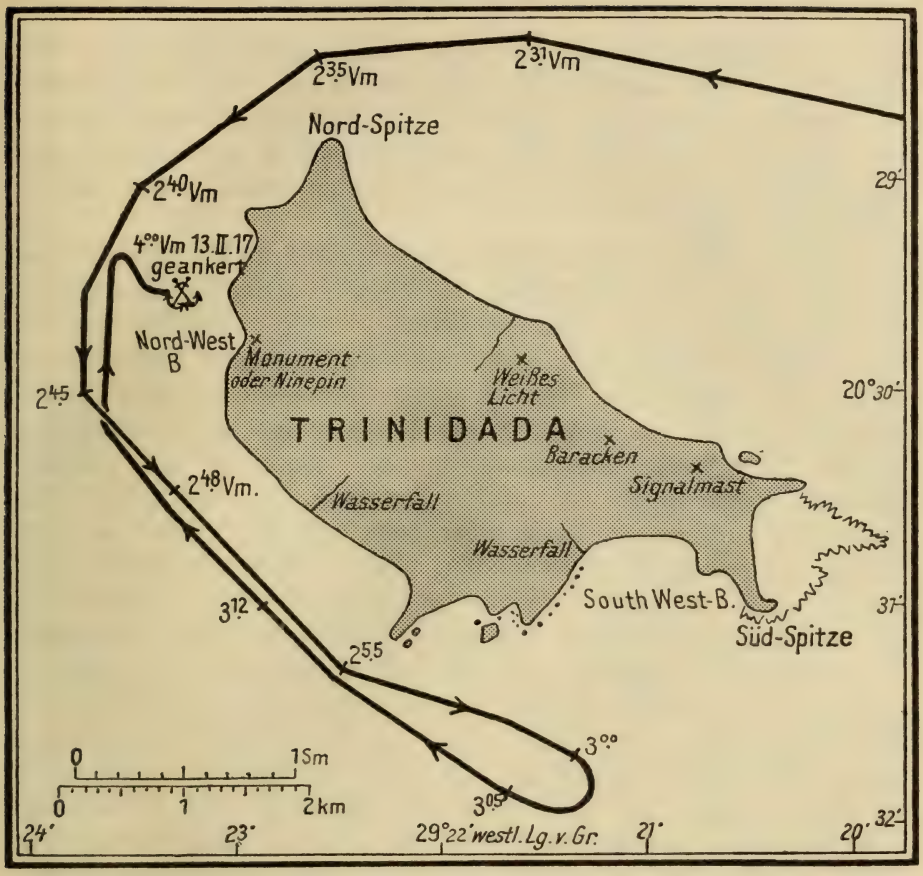
Der neue Operationsbefehl ordnete an, daß „Geier“ auf dem Seglerwege Kap Horn nach Europa Handelskrieg führen solle, „soweit es ohne Gefährdung des Hauptzwecks als Kohlenschiff möglich ist“. Ferner wurden „Geier“ von fünf zu fünf Tagen bis zum 1. März Treffpunkte für einen jeweilig eintägigen Aufenthalt angegeben. Sollte »Möwe« an den Treffpunkten nicht sein, so ist so lange als möglich Handelskrieg zu führen.“ Im übrigen stimmte dieser Operationsbefehl mit dem ersten Operationsbefehl nahezu überein. Graf zu Dohna beabsichtigte, seinerseits auf dem Dampferwege Kapstadt—England Kreuzerkrieg zu führen. Zu diesem Zwecke wurde das Schiff anders bemalt und nach Art der englischen Dampfer maskiert.

Erst am 24. Januar nachmittags kam ein nördlich steuernder Dampfer, der Norweger „Tysla“, in Sicht. Da mit Sicherheit festgestellt werden konnte, daß die Ladung von 7000 Tonnen Weizen für die norwegische Regierung bestimmt war, wurde der Dampfer nach gründlicher Zerstörung der funktelegraphischen Anlagen entlassen.

Am 26. Januar wurde zum erstenmal ein Funkspruch aus Kapstadt aufgefangen, der eine starke Warnung vor Unterseebooten vor Kapstadt enthielt. Sie wurde alle drei Stunden wiederholt. Der Kommandant der „Möwe“ konnte damals den Grund der Warnung nicht wissen; es handelte sich um die Minen, die zu jener Zeit von dem Hilfskreuzer „Wolf“ unter Korvettenkapitän Nerger gelegt worden waren.

Am folgenden Tage wurden aus Anlaß des Geburtstages des Kaisers, der feierlich begangen wurde, Toppflaggen gesetzt. Erst am 29. Januar vormittags kam wieder eine Rauchwolke in Sicht. Sie rührte von einem südlich steuernden Dampfer her, der sich als englischer Passagierdampfer herausstellte. Da bei seiner hohen Geschwindigkeit und seiner Stellung zur „Möwe" eine Verfolgung aussichtslos erschien, wurde langsam abgedreht und die Fahrt vermindert. Der Engländer seinerseits drehte ebenfalls ein wenig ab und ging auf höchste Fahrt. Aus dem Zusammentreffen mit diesem Dampfer an einer für den Verkehr ungewöhnlichen Stelle nahm Graf zu Dohna an, daß die Dampferwege entsprechend verlegt seien und beschloß, während der nächsten Tage an dieser Stelle zu kreuzen. Im Kriegstagebuch steht unter dem 1. Februar hierüber folgende Notiz: „Ich beabsichtige heute Vormittag das Suchen des Kapstadt-Dampferweges aufzugeben, da ich ein Auffinden nach zehn Tagen vergeblichen Suchens für aussichtslos halte. Es scheint demnach, als ob der Hauptverkehr noch über den Suezkanal geht, da wahrscheinlich in Südafrika Kohlenmangel herrscht. Der Kapitän einer der genommenen Prisen hatte ausgesagt, daß er nur mit großen Schwierigkeiten in Laurenzo Marques und Kapstadt Kohlen bekommen konnte, nachdem er Durban vergeblich angelaufen hatte. Ich beschließe daher, den mit dem Hilfsschiff »Geier« verabredeten Treffpunkt anzusteuern."

Der Südatlantische Ozean wurde nunmehr auf ungefähr 25° Südbreite in westlicher Richtung mit einer Durchschnittsfahrt von 10 Seemeilen überquert. Während dieser Zeit wurden abwechselnd je ein Kessel gereinigt und „Möwe" zur Übernahme von Kohlen klargemacht. Auf diesem Wege war damit zu rechnen, daß keinerlei Schiffe in Sicht kamen. Am 11. Februar trafen „Möwe" und „Geier" zusammen. Letzterer meldete, daß er am 3. den norwegischen Segler „Staut", 1227 Br. R. T., mit einer Ladung von 1600 Tonnen Walöl und Guano nach Queenstown bestimmt, versenkt habe, nachdem die 16köpfige Besatzung übergenommen sei. Da ein Längsseitkommen zum Kohlennehmen bei der herrschenden Dünung unmöglich war, beschloß der Kommandant der „Möwe", zum Kohlennehmen unter den Schutz der brasilianischen Insel Trinidada zu gehen. In der Nacht vom 12./13. kam Trinidada in Sicht, und kurz nach Mitternacht erhielt „Geier" den Befehl zu stoppen, während „Möwe" zunächst die Nordspitze der Insel ansteuerte, um anschließend die westlichen Buchten abzusuchen. Da östlicher Wind wehte, war anzunehmen, daß Schiffe nur auf der Westseite ankern konnten. Es wurde nichts gesehen, mit Ausnahme eines Lichtes an der Ostseite. Da in allen Segelanweisungen die Insel als unbewohnbar



Hilfskreuzer „Möwe" am 13. Februar 1917 bei Trinidada.

angegeben war, beschloß der Kommandant, den Ursprung des Lichtes am nächsten Tage festzustellen.

Gegen 4 Uhr morgens hatte „Geier" geankert (siehe Textskizze), und „Möwe" ging zum Kohlennehmen längsseit. Beide Schiffe lagen vollkommen ruhig im Schutze der Insel, zumal wenig Wind und keine Dünung stand. In ungefähr acht Arbeitsstunden wurden 586 Tonnen Kohlen genommen und der Kohlenbestand hierdurch auf 2862 Tonnen aufgefüllt. Nach Beendigung der Kohlenübernahme schiffte sich Graf zu Dohna auf dem Hilfsschiff „Geier" ein und dampfte mit diesem nach der Nordspitze der Insel, um die Ursache des gesehenen Lichtes festzustellen. An der Nordostseite der Insel, in der Gegend einer alten Niederlassung, wurden mehrere neue Blockhäuser, Badebuden und ein Signalmast festgestellt. Graf zu Dohna nahm an, daß hier vielleicht ein Erholungsheim für das englische Ge-

schwader geschaffen, obwohl die Insel brasilianischer Besitz war[1]). Im Interesse der Geheimhaltung des Aufenthaltes der „Möwe" wurde von einer näheren Untersuchung abgesehen. Die Westseite der Insel war von der Ostseite über Land scheinbar nicht zugänglich, so daß mit Sicherheit anzunehmen war, daß von den beiden Schiffen „Möwe" und „Geier" nichts bemerkt wurde.

Da die Kessel und Maschinenanlagen des Hilfsschiffes „Geier" stark abgenutzt waren, wurde beschlossen, das Schiff zu versenken. Dies geschah durch Sprengung am 14. Februar mittags. „Möwe" dampfte nun auf den südamerikanischen Dampferweg und steuerte zunächst Kap Frio an. Bereits am nächsten Tage, dem 15. morgens, kam ein Dampfer, der östlichen Kurs steuerte, in Sicht. Da der Schiffsort und der Kurs mit dem üblichen Dampferweg nicht übereinstimmten, wurde er von „Möwe" beobachtet, indem letztere auf äußerste Sichtweite neben ihm herlief. Sobald er den Kurs nach Norden geändert hatte, setzte sich „Möwe" zur Feststellung des genaueren Kurses vor ihn. Noch im Laufe des gleichen Vormittags wurde ein zweiter Dampfer mit südlichem Kurse gemeldet. Da die Geschwindigkeit des ersten Schiffes nur 8 Seemeilen betrug und außerdem dessen Kurs festgestellt war, ging der Kommandant der „Möwe" zunächst auf den zweiten Dampfer zu. Trotz Warnungsschuß auf 120 hm und Flaggenbefehl zum Stoppen lief der Gegner mit höchster Fahrt weiter. Infolgedessen wurde auf ihn Feuer eröffnet; er stoppte nach der dritten Salve. Das Prisenkommando stellte fest, daß es der englische Dampfer „Brecknockshire", 8423 Br. R. T., mit einer Ladung von 7650 Tonnen Kohlen auf der Fahrt von Belfast nach Rio de Janeiro, war. Das Schiff war bewaffnet mit einem 12 cm-Geschütz und besaß Funkeinrichtung. Es war vollkommen neu und befand sich auf seiner ersten Fahrt. Nach Übernahme der 90köpfigen Besatzung und etwa 200 Kilogramm Seife wurde das Schiff zwei Stunden nach der Eröffnung des Feuers gesprengt. Die Besatzung dieses Schiffes machte einen sehr kümmerlichen Eindruck; sie bestand teils aus ganz alten Leuten, teils aus 15jährigen Jungens, und der Kapitän klagte, daß die Offiziere fast unausgebildet wären. Zwei Leute waren schwerkrank.

Inzwischen mußte der erste am Morgen gesichtete Dampfer etwa 50 Seemeilen weit abgekommen sein. Er wurde nunmehr von „Möwe" auf dem vorher festgestellten Kurs mit 13 Seemeilen, d. h. mit einem Fahrtüberschuß von etwa 5 Seemeilen, verfolgt. Trotz sehr dunkler Nacht kam der Dampfer nach etwa 8 Stunden in Sicht, da er sehr schlecht abgeblendet

[1]) Siehe unter „Wolf", Seite 297.

hatte. Um Mitternacht war er eingeholt; im Scheinwerferlicht wurde festgestellt, daß er keine Funkeinrichtung und keine Geschütze besaß. Es war der englische Dampfer „French Prince", 4766 Br. R. T., mit einer Ladung von Hafer, Mais und Corned Beef von 6500 Tonnen vom La Plata nach Le Havre bestimmt. Die Besatzung von 38 Mann wurde übergenommen und der Dampfer noch in der Nacht, drei Stunden nach seiner Aufbringung, gesprengt. Aus einer aufgefundenen Seekarte ging ein Ansteuerungspunkt und der Kurs von dort nach Norden hervor. Unmittelbar darauf, in der Morgendämmerung, wurde die Rauchwolke eines südwärts steuernden Dampfers gesehen. Diese rührte von dem 2652 Br. R. T. großen englischen Dampfer „Eddie" her, der sich auf der Fahrt von Newport News nach Fray Bentos befand. Er hatte 3134 Tonnen Kohlen für die Liebigs Fleischextrakt-Fabriken an Bord. Nach Übernahme der 25 Köpfe starken Besatzung wurde das Schiff versenkt. Der schwerkranke Kapitän der „Eddie" mußte sofort in das Schiffslazarett aufgenommen werden. Nur eine Stunde nach der Versenkung dieses Schiffes kamen wieder fast gleichzeitig zwei Rauchwolken in Sicht. Die nähere von beiden rührte von einem kleinen Dampfer her und stand recht voraus, während die andere, etwas an Steuerbord, von einem Schiff mit zwei sehr hohen Masten und zwei Schornsteinen, die aus dem Mars zu erkennen waren, stammte.

Im folgenden soll wieder die Tagebuchangabe an Hand einer Textskizze gegeben werden. „— 16. Februar. — Da außer den englischen Hilfskreuzern an der südamerikanischen Küste Dampfer mit zwei Schornsteinen kaum zu erwarten sind, stoppe ich sofort und halte »Möwe« auf Kurs, um die beiden Schiffe unauffällig zu beobachten. Der kleine Dampfer fährt vor dem Bug der »Möwe« vorbei, der größere liegt gestoppt. Es scheint, als ob der größere ein Hilfskreuzer ist und der kleinere als Patrol fährt. Da in diesem Falle eine Überraschung des Engländers ausgeschlossen ist, beschließe ich, kehrtzumachen und mich zunächst langsam zu entfernen, da es immer noch so erschien, als wenn »Möwe« noch nicht bemerkt worden wäre. — »Möwe« macht 9 Uhr 30 vormittags kehrt. Gleich darauf macht auch der kleine Dampfer kehrt. Auf beiden Schiffen sind Flaggensignale zu sehen. Das größere dreht auf „Möwe" zu und kommt schnell näher. Ich gehe sofort auf höchste Fahrt, 14 Seemeilen; bis 11 Uhr vormittags steht die Entfernung. Von der Brücke aus sind die Mastspitzen 1 Strich Steuerbord achteraus zu sehen. Die Schornsteine jedoch nicht. Um 10 Uhr 15 vormittags ruft die englische Kriegsschiffsstation — 12 r — sehr laut mit Funktelegraphie eine zweite englische Kriegsschiffsstation — kr — an. Es wird mit Sicherheit festgestellt, daß »12 r« der verfolgende englische Hilfskreuzer ist. Dieser gibt um 10 Uhr 36 vormittags

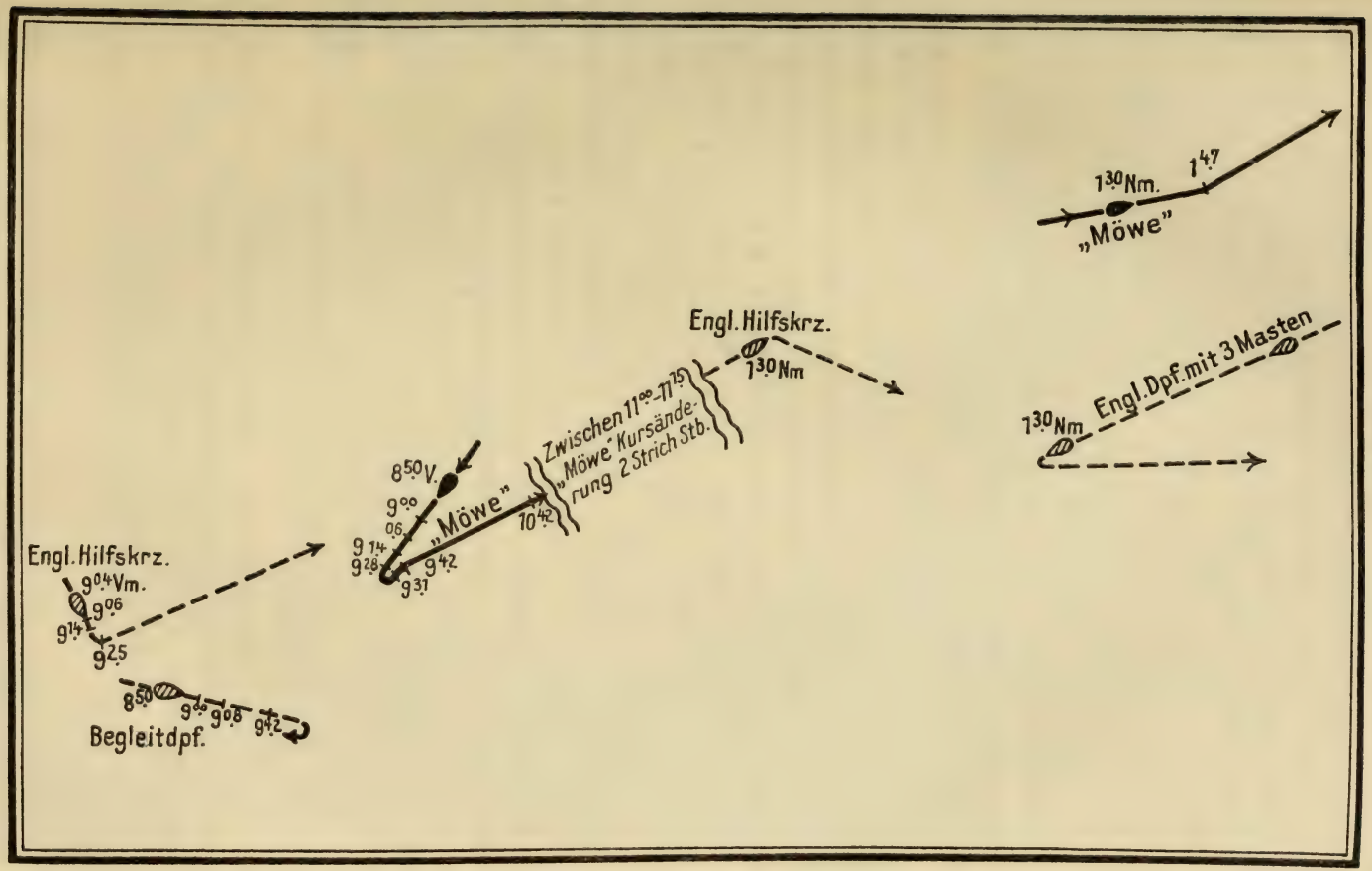
einen chiffrierten Funkspruch an »kr« ab. Da nach der Art des Funkverkehrs geschlossen wird, daß die zweite Station »kr« noch erheblich weit entfernt ist, so wird der Verfolger nicht angegriffen, zumal es gelingt, in einer Regenbö diesem aus Sicht zu kommen. »Möwe« ändert den Kurs 2 Strich nach Steuerbord. Anscheinend hat der Gegner diese Kursänderung nicht bemerkt und kommt daher etwas weiter ab."

„11 Uhr 20 Steuerbord voraus eine Rauchwolke in Sicht. 11 Uhr 54: Der Gegner »12 r« gibt wiederum ein chiffriertes Signal an »kr«, ohne eine Verstandenmeldung zu erhalten. Um 1 Uhr hat sich diese Rauchwolke als ein Dampfer mit drei Masten herausgestellt, der jetzt an Steuerbord etwa 5 Seemeilen ab passiert wird. Um 1 Uhr 40 dreht der uns verfolgende Hilfskreuzer auf diesen Dreimastdampfer zu und schießt auf ihn. Schuß und Aufschlag können von „Möwe" aus beobachtet werden. Der Gegner kommt schnell aus Sicht, zumal »Möwe« gleichzeitig 2 Strich nach Backbord dreht."

Da von 1 Uhr ab auf „Möwe" ganz rauchlos gefahren worden ist, nahm der Kommandant mit Sicherheit an, daß um diese Zeit etwa der englische Hilfskreuzer die „Möwe" aus Sicht verloren hat, weil ihre eingefierten Masten nicht so weit sichtbar waren als die sehr hohen Masten des Hilfskreuzers. Dieser hat dann wahrscheinlich beim Insichtkommen des dreimastigen Dampfers angenommen, daß „Möwe" einen dritten Mast ausgebracht und versucht habe, ihn unter dieser Maskierung zu täuschen. „Möwe" drehte dann im Laufe des Nachmittags insgesamt bis zu 6 Strich nach Backbord ab.

In der Tat war es die „Edinburgh Castle", ein englischer Hilfskreuzer von 13 326 Br. R. T., gewesen, dem die„ Möwe" glücklich ausgewichen war.

Die englische amtliche Darstellung schildert die Begegnung zwischen „Möwe" und „Edinburgh Castle" wie folgt: „»Edinburgh Castle« hatte 8 Uhr 15 vormittags gestoppt, um den Kohlendampfern »Headcliffe« und »Duncluthа« Frischproviant hinüberzugeben. Um 10 Uhr 30 meldete »Headcliffe« die »Möwe«, die ganz rauchlos fuhr. Als darauf »Edinburgh Castle« sich gegen »Möwe« wendete, änderte diese Kurs um 16 Strich und dampfte mit höchster Geschwindigkeit in nordöstlicher Richtung ab. »Edinburgh Castle« lief mit äußerster Fahrt hinterher, doch hatte »Möwe« einen Vorsprung von 12 Seemeilen, und es war klar, daß »Edinburgh Castle« sie nicht einholen konnte. Bis gegen Mittag hielten sich die Schiffe zueinander, aber mit dem bewachsenen Schiffsboden und den Maschinen, die einer Überholung bedurften, konnte »Edinburgh Castle« nicht 14 Seemeilen erreichen. Gegen 1 Uhr vergrößerte sich der Abstand, und um 2 Uhr 40 gab »Edinburgh Castle« die Jagd auf



Skizze 26.

Zusammentreffen des Hilfskreuzers „Möwe" mit dem englischen Hilfskreuzer „Edinburgh Castle" westlich Trinidada am 16. Februar 1917.

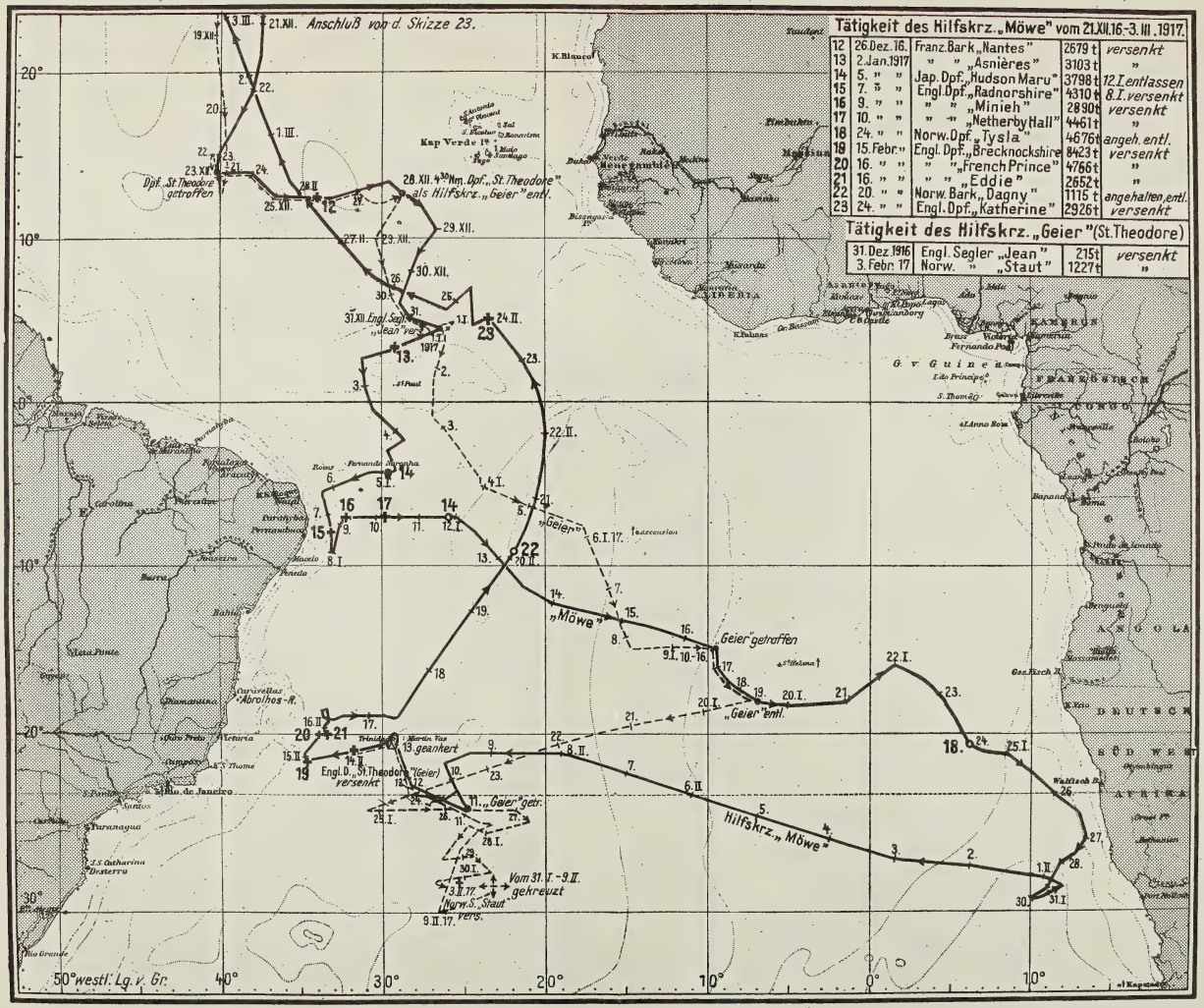
und drehte nach Steuerbord, um den Dampfer »Hermione« aus Liverpool, welcher sich in nordöstlicher Richtung näherte, zu untersuchen. — Die Bewegung der »Edinburgh Castle« auf »Hermione« zu ist von Graf zu Dohna völlig mißverstanden[1]) (quite misunderstood), welcher glaubte, »Hermione« sei mit »Möwe« verwechselt worden (who thought the »Hermione« was mistaken for »Möwe«)." Von einem Schuß der „Edinburgh Castle" wird nichts erwähnt. Da aber Schuß und Aufschlag der Granate von „Möwe" einwandfrei beobachtet worden sind und später eine große Qualmwolke gesehen wurde, so scheint die englische Darstellung eine Lücke aufzuweisen, zumal eine Pressenotiz von der Vernichtung eines Schiffes am gleichen Ort und zur gleichen Zeit durch einen Hilfskreuzer berichtet.

In der nun folgenden Nacht wurde auffallend lebhafter Funkverkehr zwischen drei englischen Kriegsschiffen beobachtet. Das eine von ihnen war der Hilfskreuzer, der „Möwe" verfolgt hatte und chiffrierte Signale an alle englischen Handelsschiffe gab. Graf zu Dohna nahm an, daß es sich hierbei um eine Verlegung des Dampferweges handele, und daß daher eine Fortsetzung des Handelskrieges in dieser Gegend nicht angebracht sei. Er schlug daher in der Nacht durch verschiedene Kursänderungen nach Backbord einen Haken und entfernte sich dann mit östlichem Kurse von dem Dampferweg. Die Überlegungen des Kommandanten hierzu waren folgende: „Soweit ich durch die gefangenen Kapitäne erfahren habe, sind die drei englischen Hilfskreuzer der südamerikanischen Station »Macedonia", »Orama« und »Edinburgh Castle« mit acht 17 cm-Geschützen bewaffnet. Ich hatte mir vorgenommen, einen solchen anzugreifen nur wenn eine Überraschung möglich wäre, sonst aber auszuweichen. Ein Kampf zwischen »Möwe« und einem Hilfskreuzer mit acht 17 cm-Geschützen könnte zwar Erfolg haben, würde aber im günstigsten Falle mit Sicherheit »Möwe« zwingen, zu Reparaturen in einen Hafen zu laufen und damit die Fortsetzung des Kreuzerkrieges unmöglich machen. Im vorliegenden Falle hat es sich wahrscheinlich um die »Edinburgh Castle« gehandelt."

Nach dieser Begegnung am 16. Februar kam bis zum 24. Februar auf nördlichem Kurse nur einmal ein norwegisches Segelschiff, „Dagny", in Sicht. Es wurde entlassen. Die Fahrt wurde mit drei Kesseln durchgeführt, da ein Kessel infolge der hohen Geschwindigkeit bei der Begegnung mit dem englischen Hilfskreuzer leck geworden war und repariert werden mußte.

[1]) Das englische Seekriegswerk bezieht sich hierbei auf das Buch des Grafen Dohna „Der »Möwe« zweite Fahrt".

Skizze 27.



2. Unternehmung: Weg des Hilfskreuzers „Möwe" und des Hilfskreuzers „Geier" (St. Theodore) vom 21. Dezember 1916 bis 3. März 1917 (südlicher Teil).

Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin.
Alle Rechte vorbehalten.

Am 24. Februar morgens wurde der englische Dampfer „Katherine", 2926 Br. R. T., auf der Fahrt von Buenos Aires nach Dakar mit 4555 Tonnen Weizen, angehalten und nach Übernahme von 24 Mann versenkt. Das Schiff stand im Dienst der englischen Admiralität. Bei dieser Gelegenheit konnten frische Kartoffeln, Butter, Klippfisch für die Inder und verschiedene Materialien als Ergänzung verbrauchter Bestände übergenommen werden. Auch hier ist bemerkenswert, daß der Kapitän des Schiffes ein schwerkranker Mann war, der sich nicht allein aufrecht halten konnte.

Da die Sichtweite stark abnahm, beschloß der Kommandant, den Dampferweg zu verlassen und während der nächsten Tage mit Nordwestkurs auf den Seglerweg zu gehen; während dieser Zeit sollte der letzte Kessel gereinigt und die gesamte Maschinenanlage überholt werden, um nachher stets sämtliche vier Kessel in Betrieb halten zu können. Bis zum 3. März verzeichnet das Kriegstagebuch nichts von Bedeutung. An diesem Tage wird sicherer funktelegraphischer Empfang von Nauen auf eine Entfernung von 3250 Seemeilen erzielt. Am 4. März morgens kam bei hellem Mondschein ein abgeblendeter Dampfer in Sicht. Auf 800 m wurde er mit Scheinwerfer beleuchtet und festgestellt, daß er keine Funkeinrichtung und kein Geschütz hatte; da er auf Morsespruch nicht stoppte, erhielt er einen Warnungsschuß. Das an Bord geschickte Prisenkommando meldete, daß er der 3061 Br. R. T. große englische Dampfer „Rhodanthe", auf der Fahrt nach Kuba, sei und nur Ballast hätte. Bei näherer Untersuchung stellte sich heraus, daß auf dem Schiff, unter einem Bezug verborgen, ein 4,7 cm-Geschütz vorhanden war. Nach Übernahme der 29 Köpfe starken Besatzung und einiger Lebensmittel wurde das Schiff gesprengt.

„Möwe" beabsichtigte nun, kürzere Zeit auf dem Wege zwischen Westindien und dem Mittelmeer zu kreuzen.

Am 5. März nachmittags wurde ein Segelschiff mit nördlichem Kurse angehalten. Das Prisenkommando stellte es als die norwegische Bark „Eddersiде" fest, welche sich auf der Fahrt von Buenos Aires nach Dänemark mit Rapssamen befand. Da alle Papiere von dem deutschen Generalkonsul in Buenos Aires beglaubigt waren, so wurde das Schiff, nachdem ihm die Grenzen des U-Boots-Sperrgebiets bekanntgegeben worden waren, entlassen.

Zwei Tage später wurde ein neutraler Dampfer mit westlichem Kurse passiert, der nicht angehalten wurde.

Am Abend des 8. März wurde auf etwa 2400 Seemeilen von Brügge ein Funkspruch abgenommen, der jedoch durch Störungen amerikanischer

Stationen unvollständig war. Er lautete wörtlich: „Erste Vorpostenlinie, datiert vom 7. März, wird widerrufen. Setze dafür: Von 57° 30′ Nord bis 62° 30′ Nord liegen auf 18° Länge zehn feindliche Schiffe in gleichmäßigen Abständen von 10 Seemeilen, die mit Kurs 257° (diese Gruppe kann auch 240° heißen) rechtweisend quer zur Linie dampfen und nach 3 Stunden Verlauf auf Gegenkurs gehen. — Die durchschnittliche Anzahl der zwischen Schottland und Grönland stehenden Hilfskreuzer hat sich vergrößert." Für den späteren Durchbruch der „Möwe" nach der Heimat waren diese Angaben von großem Wert.

In der Nacht vom 9./10. März wurde ein abgeblendeter Dampfer durch Warnungsschuß angehalten. Bei der Ableuchtung durch Scheinwerfer zeigte sich, daß das Schiff auffallend viele Aufbauten, namentlich am Heck, trug. Das Prisenkommando stellte fest, daß es der im Dienste der Admiralität befindliche Dampfer „Esmeraldas" 4678 Br. R. T., war, der, in Ballast, mit einer Besatzung von 119 Mann und einer Bewaffnung von einem 7,2 cm-Geschütz von Liverpool nach Newport News unterwegs war, um dort 2000 Pferde für England abzuholen. Der Dampfer wurde, da er auf die erste Sprengung hin nicht sank, durch zwei Sprengungen vernichtet.

Am 10. März um 2 Uhr 30 nachmittags kam ein Dampfer mit westlichem Kurse auf die kurze Entfernung von 30 hm in einer Regenbö an Backbord voraus in Sicht. Während „Möwe" zur Verfolgung aufdrehte, klarte es schnell auf, so daß dieses Manöver wahrscheinlich von dem Dampfer bemerkt worden war. Dieser wurde jetzt als ein großes Fahrzeug ohne Abzeichen, aber mit Geschütz und Funkeinrichtung, erkannt. Da „Möwe" gegen Wind und See Stärke 6 andampfen mußte, stampfte sie sehr stark, während der große Dampfer ruhig lag. Der Kommandant der „Möwe" versuchte deshalb, weil mit den 15 cm-Geschützen bei den starken Bewegungen schlecht abzukommen war, näher an den Dampfer heranzugehen. In einer neuen Regenbö verschwand der Dampfer zeitweilig und drehte unbemerkt etwas ab. Dann kam er auf 54 hm wieder in Sicht und lief offenbar höhere Fahrt. Bis 3 Uhr 40 stand die Entfernung. „Möwe" ging nunmehr auf die höchste Umdrehungszahl und kam langsam damit auf. Man konnte sehen, daß auf dem Dampfer sich Leute in der Nähe des Geschützes aufhielten. Um 4 Uhr 10 betrug die Entfernung 22 hm, und der Dampfer peilte 5 Strich voraus. Das Wetter war inzwischen vollständig klar geworden. Der Kommandant der „Möwe" beschloß jetzt, den Dampfer anzuhalten, um bei dem hohen Seegang mit den Booten nicht während der bald einbrechenden Dunkelheit arbeiten zu müssen. Auf Signal und Warnungsschuß wurde auf dem

Dampfer das Geschütz klargemacht. „Möwe“ eröffnete nun sofort das Feuer, das aber gleichzeitig erwidert wurde. Die zweite Salve von „Möwe“ traf den Dampfer mittschiffs und hat wohl die Funkeinrichtung zerstört, jedenfalls ist kein Signal abgegeben worden. Darauf wurde das Feuer auf das Heck verlegt. Trotz der geringen Entfernung von weniger als 18 hm war das Abkommen für die Geschütze sehr schwer. Um 4 Uhr 30 war der Dampfer außer Gefecht gesetzt. Es wurden 35 15 cm- und 23 10,5 cm-Granaten verfeuert. Gleich zu Anfang wurden mehrere Treffer in unmittelbarer Nähe des Heckgeschützes erzielt. Nach einem Treffer schien die Geschützbedienung auf dem Dampfer ausgefallen zu sein, doch wurde das Geschütz sofort von vier anderen Leuten besetzt und feuerte weiter. Nach einem 10,5 cm-Treffer wurde das Heckgeschütz des Dampfers, in dichten Qualm gehüllt, verlassen. Das Feuer wurde eingestellt und die Besatzung des Dampfers ging in die Boote. Das Achterschiff des Gegners lag bereits sehr tief im Wasser, und um 5 Uhr 17 sank der Gegner. Die Artillerie hatte 25 Treffer beobachtet.

„Möwe“ erhielt 3 Treffer:

1. Gleich zu Beginn des Gefechtes wurde der Oberbunker an Steuerbordseite ¼ Meter oberhalb des Decks getroffen. Die Granate explodierte nach Durchschlagen der Bordwand und erzeugte eine Kohlenstaubexplosion und einen Bunkerbrand. Kohlenstaubgeschwängerte Luft drang durch die Backbord offene Bunkertür in den Heizraum und wurde zur Entzündung gebracht. Die entstandene Stichflamme durchdrang den Heizraum und schlug bis in den Maschinenraum. In diesem wurde niemand verletzt, im Heizraum dagegen wurde die gesamte Bedienungsmannschaft, sechs Heizer, außer Gefecht gesetzt. 27 in dem Bunker arbeitende Inder wurden zum größten Teil schwer verbrannt. Die Reserven für Heizraum besetzten sofort die Stationen der Ausgefallenen, so daß keine Betriebsstörungen eintraten. Der Bunkerbrand, der größeren Umfang annahm, konnte erst mit großen Schwierigkeiten am folgenden Tage gemeistert werden, da das Pumpenmeisterhellegat, das Maschinenhellegat und das Minenhellegat in Mitleidenschaft gezogen waren und durch brennende Kabel eine starke Qualmentwicklung entstand.

2. Einschuß an Steuerbord in den Mannschaftswohnraum. Die Granate tötete einen Heizer und verwundete einen Maschinistenmaaten schwer, riß das Holzschott zum Mannschaftsraum fort, durchschlug ein Feuerlöschrohr. Das Geschoß detonierte an Backbordseite ½ Meter unter Wasser und erzeugte hier ein Loch von etwa 35 cm Durchmesser. Ein Versuch des Leutnants zur See d. Res. von Helmholt, auf einer Jacobsleiter von außen an das Leck heranzukommen, erwies sich bei den starken Bewegungen des

Schiffes als aussichtslos. Das Leckſegel wurde ausgebracht und über die Ausſchußſtelle gelegt. Während der Dichtungsarbeiten drang viel Waſſer in den Raum, das beim Überholen des Schiffes bis zur Bruſthöhe ſtand. Die vorläufige Dichtung geſchah mit Matratzen, Hängematten und Leckpfropfen. Erſt am nächſten Tage wurde ein Kaſten um das Leck gebaut und mit Zement ausgefüllt.

3. Eine Granate ging durch die Brücke, etwa 1 Meter hinter dem Peilkompaß vorbei, und zertrümmerte Kaſten und Inſtrumente auf dem Signaldeck.

Auch die Torpedowaffe iſt in dieſem Gefecht zum Einſatz gekommen. Der Kommandant wollte urſprünglich den Dampfer nur durch Artilleriefeuer außer Gefecht ſetzen, ſo daß die Torpedowaffe zunächſt nicht verwendet wurde, obgleich die Lage anfangs — der Gegner ſtand vorlich, an Steuerbordſeite, etwa 100° — für die Torpedowaffe noch günſtige Schußgelegenheit bot. Nachdem „Möwe" die erſten zwei 12 cm-Treffer erhalten hatte, bekam der Torpedooffizier Feuererlaubnis. Wahrſcheinlich um der Artillerie von „Möwe" ein möglichſt kleines Ziel zu bieten, drehte der Dampfer um etwa 2 bis 3 Strich weiter nach Steuerbord, ſo daß ſich die Treffausſichten für die Torpedowaffe weſentlich verſchlechterten. Der erſte Schuß aus dem Steuerbord vorderen Rohr wurde von dem Torpedooffizier von der Brücke losgemacht, dann verſagte die Brückenabfeuerung, ſo daß das Steuerbord achtere Rohr nach Angaben durch Sprachrohr ſelbſtändig ſchoß. Infolge des Abdrehens des Feindes gingen beide Schüſſe nach Beobachtung vom Signaldeck aus vorn vorbei. Es wurde ſofort nachgeladen und Feuererlaubnis an die Rohre gegeben. Der vordere Schuß fiel, der achtere nicht. Inzwiſchen hatte „Möwe" wieder einen Artillerietreffer erhalten. Nach Ausſage eines Gefangenen iſt der dritte Schuß an dem recht von „Möwe" abliegenden Gegner parallel vorbeigelaufen; der achtere Torpedo klemmte halb im Rohr, weil beim Nachladen aus dem Reſervekaſten eine Störung eingetreten war, verurſacht durch das ſehr ſtarke Überholen des Schiffes in dem hohen Seegang. Das dort vorhandene geringe Torpedoperſonal konnte mit Aufbietung aller Kräfte die Störung nicht beſeitigen. Für die Torpedowaffe waren die Verhältniſſe denkbar ungünſtig. Bot ſchon die taktiſche Lage nur geringe Treffausſichten, ſo wurde die Bedienung der Waffe noch dadurch ſehr erſchwert, daß durch das ſtarke Überholen der „Möwe" in der groben See die ausgeſchwungenen Rohre zeitweiſe in die See tauchten oder hoch in die Luft ſtanden. Das Arbeiten am achteren Rohr wurde auch dadurch behindert, daß ein Teil des Torpedoperſonals gegen die unruhig gewordenen, in die Boote und auf das Achterdeck eilenden Inder eingreifen und den Gefangenenpoſten gegen eine

Panik, die bei den Gefangenen ausgebrochen war, unterstützen mußte. Die Verständigung mit der Brücke war durch einen Treffer unterbrochen worden. Das Schiff brannte bereits mittschiffs. Trotz aller Schwierigkeiten hat das Torpedopersonal in dem Gefecht umsichtig und ruhig gearbeitet und brav seinen Mann gestanden.

Der ärztliche Bericht meldete folgende Verluste:

Durch Granattreffer sofort getötet Heizer Bohmke. Schwerverletzt Maschinistenmaat Sturm, dessen Tod nach einigen Minuten eintrat. Schwerverletzt durch Brandwunden Oberheizer Krüger, Oberheizer Pungs, Heizer Grätz, Heizer Wessels, Oberheizer Oppermann. Leichtverletzt Oberheizer Butterbrodt und Heizer Lenz. — Insgesamt 2 Tote, 5 Schwerverletzte, 2 Leichtverletzte. Außerdem wurden 27 Inder mit schwerer und 16 mit leichter Verbrennung behandelt. Ferner wurden 9 Mann vom Gegner teils schwerverwundet eingeliefert. — Der Bericht des Arztes schließt:„ Die Verwundeten S.M.S. »Möwe« bewahrten trotz ihrer schweren Verletzungen eine vorbildliche Haltung und äußerten keine Klagen."

Erst nach dem Gefecht erkannte man den Gegner als den englischen Dampfer „Otaki", 9575 Br. R. T. Bis 7 Uhr waren drei Boote des gesunkenen Feindes aufgenommen. Es wurde festgestellt, daß das Schiff im Dienste der Admiralität stand und zur Zeit in Ballast von London nach New York unterwegs war. Es hatte 73 Mann an Bord gehabt, von denen der Kapitän Smith und 5 Mann gefallen oder ertrunken sind. Die übrigen 67 Mann wurden an Bord genommen. Mit der Vernichtung der „Otaki" war die Gefahr für „Möwe" noch nicht vorüber. Zwar war man des Wassereinbruchs Herr geworden, aber in den getroffenen Bunkern wurde die Feuersgefahr immer größer. Noch am nächsten Morgen schlugen bei der Untersuchung des Brandherdes aus allen Ventilatoren die Flammen heraus, so daß trotz der Bekämpfung des Feuers während der ganzen Nacht das Feuer an Umfang zugenommen hatte. Die Lage wurde sehr bedenklich, zumal die Munition nur durch Holzwände abgeschottet war. Nur mit Aufbietung aller Kräfte gelang es in der Zeit von zwei Tagen, die volle Sicherheit wiederherzustellen. Viel Unruhe brachten in diesen Stunden auch die zahlreichen in den unteren Räumen eingesperrten Gefangenen, deren Einschließung aus Sicherheitsgründen notwendig war.

Graf zu Dohna macht anschließend an das Gefecht die Bemerkung, daß Schiffe von der Bauart des Hilfskreuzers „Möwe" für den Handelskrieg im Atlantischen Ozean nicht mehr genügten, seitdem die Engländer ihre Schiffe mit modernen Geschützen mittleren Kalibers ausrüsteten und anscheinend den Kapitänen befohlen hatten, auf alle Fälle Widerstand zu leisten. Von einem Hilfskreuzer müsse verlangt werden, daß er jedes

Handelsschiff unbedingt schnell vernichten könne. Hierzu müßten in erster Linie Geschosse mit stärkster Brandwirkung verwendet werden, die es dem Gegner unmöglich machen, so lange Widerstand zu leisten. „Otaki" hätte etwa 25 Treffer erhalten, meistens in der Nähe seines Geschützes, bevor es zum Schweigen gebracht werden konnte. Ferner sei nötig eine bessere Schotteneinteilung, als sie ein normaler Handelsdampfer hat, und schließlich müßte das Holzwerk im Innern des Kreuzers aufs äußerste beschränkt werden.

Die Bestattung der gefallenen Leute fand Montag, den 12. März, statt. Von der Beendigung des Gefechts bis zu dieser Zeit wurden nur zwei mit Lichtern fahrende Dampfer, anscheinend Neutrale, gesehen, denen ausgewichen wurde.

Am 13. nachmittags kam bei einer Sichtweite von 6 Seemeilen ein Dampfer ohne Abzeichen, ohne Funktelegraphie, jedoch mit einem Geschütz am Heck, in Sicht. „Möwe" drehte etwas ab und ging auf kleine Fahrt, so daß der Dampfer, der östlichen Kurs hatte, langsam aufkam. Als er das Heck der „Möwe" auf ungefähr 20 hm passierte, wurde ein Warnungsschuß gefeuert. Der Dampfer versuchte hierauf zu entkommen. Es wurde bemerkt, daß Leute an sein Geschütz liefen. Nach zwei Salven stoppte er, das Prisenkommando konnte an Bord gesetzt werden und stellte fest, daß es der im Dienste der englischen Admiralität befindliche Dampfer „Demeterton" von 6048 Br. R. T., mit einer sehr großen Holzladung von Halifax nach Cherbourg bestimmt, war. Er hatte 37 Köpfe an Bord. Er wurde in allen Abteilungen so gesprengt, daß das Schiff kenterte und kieloben trieb. Der Dampfer hatte ein 7,2 cm-Geschütz an Bord, und im Kartenhaus des Dampfers wurde ein Schattenriß der „Möwe" vorgefunden. Der gefangene Kapitän sagte aus, er habe zunächst den Hilfskreuzer für einen Dampfer der Henderson-Linie gehalten und die „Möwe" erst erkannt, als sie auf ihn zudrehte und es zu spät war.

Am folgenden Tage, dem 14. vormittags, wurde ein Dampfer mit westlichem Kurs beobachtet, der am Heck ein Haus hatte, in dem offenbar ein Geschütz versteckt war. Da der Dampfer auf Flaggensignal und Warnungsschuß zu entfliehen suchte, und da Leute nach dem Hause am Heck liefen, wurde auf 1500 Meter das Feuer auf ihn eröffnet. Erst nach zahlreichen Treffern stoppte das Schiff. Beim Näherkommen wurde ein Geschütz ausgemacht, das durch Klappen verkleidet war. Diese waren heruntergefallen, zeigten Schußlöcher, und das Prisenkommando konnte feststellen, daß das Geschütz gleich beim Klarmachen desselben außer Gefecht gesetzt worden war, wobei zwei Mann ihr Leben verloren. Es handelte sich um den Dampfer „Governor", 5524 Br. R. T., der ebenfalls im Dienste

der englischen Admiralität fuhr und sich auf dem Wege von Liverpool nach Kanada befand. 45 Mann der Besatzung, unter denen sich 7 Leicht- und 5 Schwerverletzte befanden, wurden an Bord genommen. Von den letzteren starben zwei am folgenden Tage. Das Schiff wurde versenkt.

Um die besonderen Kennzeichen der „Möwe“, die auf der erbeuteten Skizze sehr richtig angegeben waren, zu verändern, wurde das Holzwerk der Brücke mit einem graugestrichenen Bezug verkleidet, die vordersten Boote wurden fortgenommen und weiter nach achtern zwischen Brücke und Schornstein aufgestellt. Blechschotten wurden angesetzt, die Wohnräume vortäuschen sollten, und das Geländer am Vormars entfernt. Am 16. März stand „Möwe“ so weit nördlich, daß Begegnungen mit Handelsdampfern nicht mehr zu erwarten waren. Graf zu Dohna beschloß daher, zu versuchen, zum vierten Male die Sperre zu durchbrechen.

Das Kriegstagebuch schreibt: „Da der Proviant wegen der großen Zahl der Gefangenen — 493 Mann und 100 Inder — nur noch etwa drei Wochen reicht, beschließe ich wegen der Gefahr, im Eise steckenzubleiben, nicht nördlich um Island herumzugehen, sondern südlich durchzubrechen. In Beachtung des Funkspruchs vom 8. März über die Lage von feindlichen Schiffen steuere ich zunächst den Punkt 63° Nord und 20° West an und werde dann versuchen, mit höchster Fahrt ostwärts durchzubrechen.“ Dieser Durchbruch mit höchster Anspannung von Maschinen und Kesseln am Schluß einer langen Kreuzerfahrt und vor allen Dingen nach den schweren Verlusten des Maschinenpersonals durch das Gefecht mit „Otaki“ ist eine Leistung, die besonders hervorgehoben werden muß. — Die Heizer lehnten Aushilfepersonal von Matrosen ab, „sie wollten ihre Aufgabe allein durchführen. In der letzten Zeit hätte das seemännische Personal so oft Beweise von Tüchtigkeit geben können, jetzt wollten sie zeigen, was sie könnten.“ Am 17. mittags stand „Möwe“ fast genau an dem vorstehend erwähnten Punkte. Von 6 Uhr vormittags bis 8 Uhr nachmittags nahm eine feindliche Funkstation stetig an Lautstärke zu. Anschließend bis 10 Uhr vormittags blieb die Lautstärke annähernd gleich, und nach 12 Uhr mittags nahm sie ab. Der Verkehr, den diese Station mit der Mehrzahl der anderen Stationen unterhielt, erweckte den Eindruck, daß die Bewachungslinien tatsächlich genau so lägen, wie angenommen worden war. Da Hilfskreuzer „Möwe“ heimkehrend fast an der gleichen Stelle durchbrach, die Hilfskreuzer „Leopard“ auch für seine Ausreise berücksichtigen mußte, so kann die Lage der englischen Hilfskreuzer im Abschnitt „Leopard“ nachgesehen werden (Seite 226). „Leopard“ ist zwar, ehe er die englische äußere Bewachung erreichte, bereits vernichtet worden, er hatte aber genaue

Anweisungen über den Feind südlich Island erhalten. Diese Anweisungen konnten natürlich dem Hilfskreuzer „Möwe" nicht übermittelt werden.

Die Sichtweite an diesem Tage betrug etwa 15 Seemeilen. Der Wind wehte aus Südsüdwest Stärke 6. Am Tage wurde möglichst rauchlos mit 13 Seemeilen gefahren und bei Dunkelwerden auf höchste Fahrt gegangen, so daß das Schiff bei dem achterlichen Winde ungefähr 14 Seemeilen über den Grund machte. Am folgenden Tage, an welchem nichts Auffälliges bemerkt wurde, war die Sichtweite nur ungefähr 10 Seemeilen und nahm am Nachmittag stetig ab. Das Schiff wurde etwas umgemalt und an der Bordwand mit holländischen Neutralitätsfarben und dem Schiffsnamen „Java-Amsterdam" versehen.

Am 20. März, früh um 1 Uhr, wurde Utsire 8 Seemeilen ab passiert. Zwischen Utsire und Egerö konnten 21 hellerleuchtete Dampfer, die in mehreren Gruppen fuhren, beobachtet werden. „Möwe" hielt sich nunmehr dicht an der Grenze der neutralen Gewässer und steuerte den Leuchtturm von Egerö an. Am Nachmittag um 5 Uhr wurde ein Funkspruch an das Flottenflaggschiff über den Standort der „Möwe" abgegeben und gemeldet, daß die Sundpassage für die Heimkehr gewählt würde. Bei Dunkelwerden wurde der Schornstein schwarz gemalt und die holländischen Neutralitätszeichen entfernt. Die Antwort des Flottenchefs, Admiral Scheer, auf den Funkspruch der „Möwe" lautete: „Den Beefs bist du ein Ungeheuer, uns bist du ungeheuer teuer."

Der Funkspruch an den Admiralstab lautete: „Habe versenkt im ganzen 21 Dampfer, 5 Segelschiffe, 119 600 Bruttoregistertonnen. Dampfer »Otaki« im Gefecht versenkt. Eigene Verluste 1 Unteroffizier, 5 Heizer tot, 1 Schwerverwundeter, 2 Leichtverwundete, habe an Bord 404 Gefangene, 89 Neutrale, 100 Inder, darunter Engländer 10 verwundet, 4 krank, und Inder 6 schwer, 21 leicht verwundet. Darf ich zur Abgabe der Verwundeten und Gefangenen nach Kiel einlaufen?"

Am 22. März machte „Möwe" in Kiel an der Boje fest. Der Kohlenbestand betrug noch 1360 Tonnen. Der Gesamtkohlenverbrauch vom 22. November bis 22. März hatte 4431 Tonnen betragen. Es war hiermit in 120 Seetagen eine Dampfstrecke von 27 064 Seemeilen zurückgelegt worden.

Das Begrüßungstelegramm des Kaisers lautete: „Ich heiße Sie und Ihre tapfere Besatzung von Herzen in der Heimat willkommen. In dankbarer Würdigung Ihrer Taten, die für alle Zeiten ein Ruhmesblatt meiner Marine bilden werden, ernenne ich Sie zu meinem Flügeladjutanten."

Liste der vom Hilfskreuzer „Möwe" bei der 2. Fahrt aufgebrachten und versenkten Schiffe.

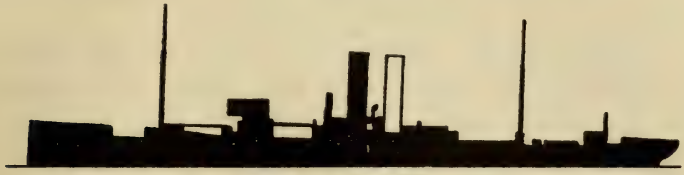
Datum	Nationalität und Name	Größe Br.R.T.	Ladung	Von — nach	Besatzung (Frauen u. Kind.)	Bemerkungen
2.12.16	Engl. D. „Voltaire"	8618	keine	Liverpool New York u. Südamerika	94	
4.12.16	Norweg. D. „Hallbjörg"	2586	Stückgut, 10 Autos	New York Bordeaux	47	
6.12.16	Engl. D. „Mount Temple"	9792	Lebensmittel, 710 Pferde	Montreal Liverpool	111	
8.12.16	Engl. S. „Duchess of Cornwall"	152	Fische	St. Johns (Neufundland) Gibraltar	6	Sofort nach dem Aufbringen versenkt
8.12.16	Engl. D. „King George"	3852	Stückgut	Philadelphia Manchester	31	
9.12.16	Engl. D. „Cambrian Range"	4235	Weizen, Stückgut	Baltimore Liverpool	39	
10.12.16	Engl. D. „Georgic"	10077	Weizen, Autos, Lebensmittel, 1200 Pferde	Philadelphia Liverpool	142	
11.12.16	Engl. D. „Yarrowdale"	4652	Fleisch, Autos, Maschinenteile, Munition	New York Le Havre	37	Am 31. 12. 16 mit 469 Gefangenen und Neutralen in Swinemünde angekommen
12.12.16	Engl. D. „Saint Theodore"	4992	Kohlen	Norfolk Savona	39	Zur Entnahme von Kohlen behalten, später Hilfsschiff „Geier". 14. 2. 17 versenkt
18.12.16	Engl. D. „Dramatist"	5415	Lebensmittel, Holz, Arsen	San Francisco Liverpool	68	
26.12.16	Franz. S. „Nantes"	2679	Salpeter	Iquique London	25	Sofort nach dem Aufbringen versenkt
2. 1.17	Franz. S. „Asnières"	3103	Weizen	Bahia Blanca, Pauillac	29	
5. 1.17	Japan. D. „Hudson Maru"	3798	Ölsamen, Mangan, Erz	Bombay New York	48	Zur Aufnahme der Gefangenen beibehalten, später freigelassen
8. 1.17	Engl. D. „Radnorshire"	4310	Kaffee, Kakao	Santos London	72	Sofort versenkt

Datum	Nationalität und Name	Größe Br.R.T.	Ladung	Von — nach	Besatzung (Frauen u. Kind.)	Bemerkungen
9. 1.17	Engl. D. „Minieh"	2890	Kohlen	f. engl. Flotte nach Pernambuco	35	
10. 1.17	Engl. D. „Netherby Hall"	4461	Reis	Rangoon Trinidad (Cuba)	59	
15. 2.17	Engl. D. „Brecknockshire"	8423	Kohlen	Belfast, Rio de Janeiro	90	
16. 2.17	Engl. D. „French Prince"	4766	Hafer, Mais, Corned Beef	La Plata Le Havre und Cherbourg	38	
16. 2.17	Engl. D. „Eddie"	2652	Kohlen	Newport News Fray Bentos	25	Sofort versenkt
24. 2.17	Engl. D. „Katherine"	2926	Weizen	Buenos Aires Dakar	24	
4. 3.17	Engl. D. „Rhodanthe"	3061	keine	Algier Santiago de Cuba	29	
10. 3.17	Engl. D. „Esmeraldas"	4678	keine (für Admiralität)	Liverpool Newport News	119	
10. 3.17	Engl. D. „Otaki"	9575	keine (für Admiralität)	London New York	73	Im Gefecht gesunken
13. 3.17	Engl. D. „Demeterton"	6048	Holz (für Admiralität)	Halifax Cherbourg	37	Sofort versenkt
14. 3.17	Engl. D. „Governor"	5524	keine (für Admiralität)	Liverpool Kanada	45	

Von S. M. H. „Geier" („Saint Theodore") versenkt:

31.12.16	Engl. S. „Jean"	215	Zucker	Pernambuco Lissabon	7	Sofort versenkt
3. 1.17	Norweg. S. „Staut"	1227	Walöl, Guano	Stromnaes Queenstown	16	

S. M. Hilfskreuzer „Greif“.



1 : 1500

Br. R. T. = 4963; Länge: 127,7 m; Breite: 16,5 m; Tiefgang: 7,5 m

Angaben über die Besatzung:

Komdt. F. Kapt. Tietze †
I. O. Kaptlt. Nebesky †
R. O. Kaptlt. d. Res. Jüngling
A. O. Oblt. z. S. Weddige †
Oblt. z. S. d. Res. Elson
Oblt. z. S. d. Res. Martin (Robert) †
F. T. O. Lt. z. S. Tiemann †
T. O. Lt. z. S. v. Bychelberg
Leit. Ing. M. Ob. Ing. Bruhnsen
M. Ob. Assist. Arzt Dr. Creutzfeldt

Hierzu 130 aktive und 167 inaktive Mannschaften

Gesamtkopfstärke: 307

Der Hilfskreuzer „Greif" ist bei seiner Ausreise auf dem Nordseekriegsschauplatz vernichtet worden. Daher befinden sich im Nordseeband V Angaben über den Untergang, wobei jedoch die allgemeine Lage des Nordseekriegsschauplatzes im Vordergrunde steht. Im folgenden werden dagegen die Ereignisse, wie sie an Bord des Hilfskreuzers „Greif" sich abspielten, eingehend gewürdigt und die englischen Gegenzüge nur soweit einer kritischen Betrachtung unterzogen werden, wie sie unmittelbar für „Greif" tatsächlich in die Erscheinung getreten sind.

Ein Kriegstagebuch des Hilfskreuzers „Greif" ist nicht vorhanden, da alle Aufzeichnungen und Schriftsachen mit „Greif" untergegangen sind. Der älteste überlebende Offizier, Kapitänleutnant d. R. Jüngling, der als Navigationsoffizier einen Überblick über alle Maßnahmen, die von der Kommandobrücke ausgingen, gehabt hat, hat einen Gefechtsbericht dem Admiralstab eingereicht. Außerdem liegt ein sehr ausführlicher Bericht von dem Marineoberassistenzarzt d. R. Dr. Creutzfeldt, Schiffsarzt an Bord des Hilfskreuzers „Greif", vor. Der diensttuende Torpedomaschinist Beinitz hat ebenfalls unmittelbar nach dem Untergange und seiner Gefangennahme eigene Erlebnisse und die Angaben einiger Mitgefangener aufgeschrieben. Im wesentlichen stimmen diese drei Berichte über den Kampf des „Greif" und seinen Untergang überein und ergänzen sich gegenseitig. Es ist daher möglich, ein ganz klares Bild des Geschehens zu geben, zumal auch der Torpedooffizier, Leutnant zur See v. Bychelberg, nachträglich noch einige Unklarheiten berichtigen konnte. Soweit die englische Gegenwirkung geschildert wird, geschieht dies nach dem amtlichen Werk „Naval Operations", Band 3, von Sir Julian S. Corbett.

Mitte Januar 1916 wurde auf der Kaiserlichen Werft Kiel der Dampfer „Guben" als Hilfskreuzer bereitgestellt. „Guben", 4963 Br. R. T., war ein neues Schiff und von der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft übernommen. Am 23. Januar wurde Fregattenkapitän Tietze zum Kommandanten dieses Schiffes, welches als Hilfskreuzer den Namen „Greif" erhielt, ernannt. Die Armierung bestand aus vier 15 cm-SK. und zwei Torpedobreitseitrohren.

Der Befehl für Hilfskreuzer „Greif" lautet gekürzt folgendermaßen:

„Das Auslaufen geschieht nach Angabe des Kommandos der Hochseeflotte und mit dessen Unterstützung.

„Nachrichten vom Feinde: Vor den Häfen der Vereinigten Staaten von Amerika befinden sich feindliche Kreuzer, vor New York hält sich „Essex" auf. Nach dem Mittelmeer ist ein lebhafter Verkehr von feindlichen Kriegsschiffen und Hilfskriegsschiffen, bei den Kanarischen Inseln und an der Ostküste von Südamerika sind feindliche Kriegsschiffe und Hilfs-

kriegsschiffe beobachtet worden. Es ist anzunehmen, daß seit der Tätigkeit des Hilfskreuzers „Möwe“ die Wachsamkeit namentlich an den Nordseezugängen und im Atlantischen Ozean erheblich schärfer geworden ist.

„Aufgabe: Handelskrieg. Danach, wenn möglich, Heimkehr, sonst, wenn die Mittel erschöpft sind, in einem neutralen Hafen auflegen. Die Wahl des Betätigungsfeldes bleibt dem Kommandanten überlassen. Zu beachten ist die Verschiffung von Kriegsmaterial aus Nordamerika, demnächst die Zufuhr von Getreide vom La Plata, die Mitte Februar begonnen hat.

„Amerikanische Schiffe sollen nur vernichtet werden, wenn mehr als die Hälfte ihrer Ladung aus hochwertiger unbedingter Bannware besteht.

„Der Gebrauch einer beliebigen Handelsflagge ist als Kriegslist statthaft, verboten ist der Mißbrauch einer privilegierten Flagge (Parlamentärflagge, Abzeichen der Genfer Konvention, Notzeichen). Die Kriegsflagge muß aber bei Ausführung jeder Kriegshandlung wehen, also z. B. schon bei Abgabe des Warnungsschusses oder des Stoppsignals beim Anhalten eines Schiffes.“

Bevor der Hilfskreuzer „Greif“ seine Reise antrat, erhielt „U 70“, Kapitänleutnant Wünsche, den Befehl, vor dem Hilfskreuzer aufzuklären. Das U-Boot sollte auf einem vorgeschriebenen Kurse, der ungefähr 70 Seemeilen frei von der norwegischen Küste führte, so fahren, daß es auf der Strecke, die der Hilfskreuzer am ersten Ausreisetage zurückzulegen hatte, 40 Seemeilen vor diesem herlief. Etwa auf der Breite von Stavanger sollte das U-Boot kehrtmachen und in gleicher Weise am nächsten Tage den Kurs noch einmal ablaufen, weil beabsichtigt war, den Hilfskreuzer „Wolf“ unmittelbar hinter „Greif“ ausreisen zu lassen. Letzteres ist jedoch nicht zur Ausführung gekommen, weil „Wolf“ („Belgravia“) in der Elbe festkam und außer Dienst gestellt werden mußte (siehe Seite 238). An dem Tage, an welchem „U 70“ die Aufklärungsfahrt unternahm, war sehr schlechtes, unsichtiges Wetter, schwere See und Schneeböen, so daß „U 70“ für den Hilfskreuzer „Greif“ keine unmittelbare Bedeutung gehabt hat. Der Bericht des Kapitänleutnants d. R. Jüngling erwähnt „U 70“ überhaupt nicht, und im Tagebuch von „U 70“ wird wiederum der Hilfskreuzer „Greif“ nicht genannt; beide Fahrzeuge haben sich weder gesehen, noch sind sie während der Fahrt miteinander in Verbindung getreten. Es ist aber zu erwähnen, daß „U 70“ ungefähr 70 Seemeilen rechtweisend West von Lindesnes ein englisches U-Boot bemerkt hat, welches vor einem kleinen Sturmstagsegel in der groben See trieb. „Ein Angriff auf den Gegner war unter den schwierigen Wetterverhältnissen ausgeschlossen.“ Jedoch ist ein Funkspruch über das englische U-Boot von „U 70“ gemacht worden.

Ob „Greif" diesen Funkspruch abgehört hat, ist nicht ermittelt worden. Es sei an dieser Stelle vorausgeschickt, daß der Hilfskreuzer „Greif" fast genau 24 Stunden später die Gegend passierte, an welcher „U 70" das englische U-Boot bemerkt hatte. Letzteres hat zweifellos den Hilfskreuzer „Greif" beobachtet und auch gemeldet, denn der Schiffsarzt des „Greif" erwähnt in seinem Bericht, daß er aus einem Gespräch des Funkoffiziers, Leutnant zur See Tiemann, der leider gefallen ist, erfahren hätte, daß von einem englischen U-Boot ein Funkspruch aufgefangen sei, „verdächtiger, anscheinend bewaffneter Dampfer auf der Fahrt nach Norden gesichtet". Das englische Geschichtswerk erwähnt diesen Funkspruch nicht, schreibt aber, daß am 28. Februar die englische Admiralität Admiral Jellicoe darüber unterrichtet habe, daß ein Lockschiff (decoy ship), wahrscheinlich in Begleitung eines Unterseeboots, aus dem Skagerrak käme. Man darf annehmen, daß diese Nachricht auf Grund des U-Bootsfunkspruchs übermittelt worden ist, zumal alle in Frage kommenden Standorte und Uhrzeiten genau übereinstimmen.

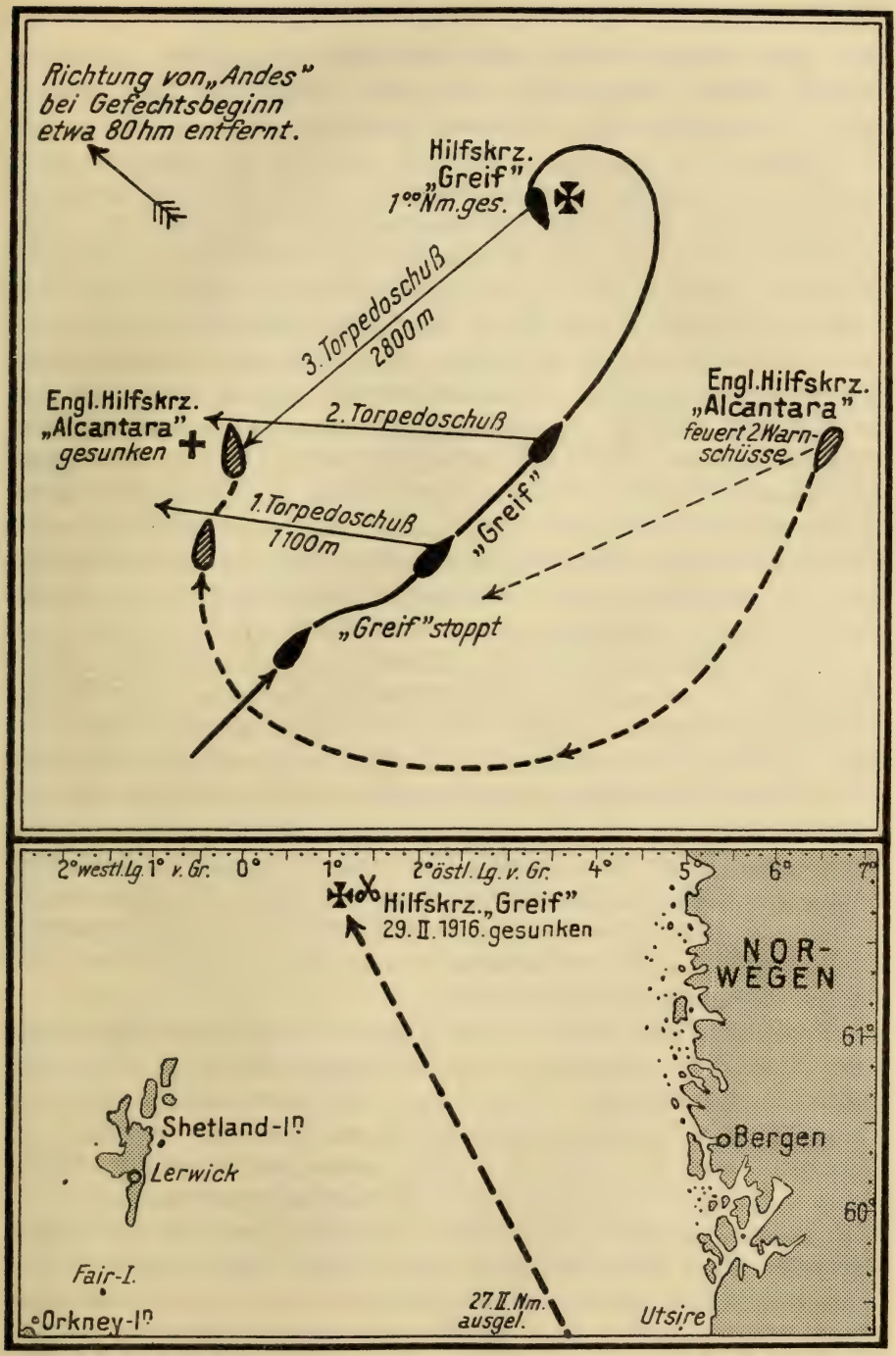
Am 27. Februar, nachmittags 4 Uhr 30, lichtete der Hilfskreuzer „Greif" auf der Elbe Anker und dampfte mit nördlichem Kurse durch die als minenfrei bezeichnete Fahrstraße mit Kurs auf Horns Riff. Letzteres wurde kurz nach 1 Uhr nachts passiert. Das Wetter war diesig, die Sichtweite nur 2 Seemeilen. Der Wind wehte aus Südost, Stärke 4 bis 5; der Kurs war so abgesetzt, daß man genau wie das am Tage vorher entsendete U-Boot die norwegische Küste etwa in 70 Seemeilen Abstand passieren mußte. Am 28. Februar war stürmischer Südostwind, hohe See und häufige Schneeböen. Tagsüber wurde nichts Verdächtiges bemerkt. In der Nacht vom 28. zum 29. Februar zwischen 11 und 1 Uhr, als „Greif" ungefähr auf 60° Breite — Breite von Bergen — stand, wurden Scheinwerfersignale beobachtet. „Anscheinend handelte es sich hierbei um englische Kreuzer, die sich halbstündlich anriefen, aber keine Morsezeichen machten." Im Verlaufe der Nacht flauten Wind und See ab, das Wetter wurde besser, und die Sichtweite nahm beträchtlich zu. Am 29. morgens gegen 5 Uhr, auf ungefähr 61° Nordbreite, wurde ein abgeblendeter großer englischer Hilfskreuzer gesichtet. Es wurde abgedreht, die Gefechtsstationen besetzt und „Greif" eingenebelt. Der Gegner, der auf etwa 40 hm passiert wurde, schien infolge dieser Maßnahme „Greif" nicht gesehen zu haben. Der Kommandant des „Greif", Fregattenkapitän Tietze, sah von einem Angriff ab, um die Aufgabe des Handelskrieges im Atlantischen Ozean durchführen zu können.

Gegen 9 Uhr vormittags wurde wieder ein englischer Hilfskreuzer an Steuerbord voraus gesichtet. Wie sich erst beträchtlich später herausstellte,

war dies der englische Hilfskreuzer „Andes“ (Royal Mail Co.). Sofort änderte „Greif“ den bisher nordwestlichen Kurs etwa um 8 Strich auf Nordost, um einen Kurs auf Drontheim zu markieren, und setzte die norwegische Flagge. Der englische Kreuzer, der „Greif“ ebenfalls gesichtet hatte, änderte auch seinen Kurs und dampfte nunmehr, zunächst in sehr großer Entfernung, an Backbordseite parallel mit „Greif“. Das englische Seekriegswerk gibt an, daß zu dieser Zeit „Andes“ das Signal durch Funkspruch gemacht habe: „Feind in Sicht — Nordost 15 Seemeilen.“ Bald darauf kam auf „Greif“ ein zweiter englischer Hilfskreuzer „Alcantara“ (Royal Mail Co.) in Sicht. Dieser fuhr mit hoher Fahrt an Steuerbordseite des „Greif“ auf Gegenkurs. Als das Signal „Feind in Sicht“ von „Andes“ abgegeben wurde, hatte „Alcantara“ nur die Rauchwolken des „Greif“ in Sicht gehabt, nicht aber die „Andes“. Auf diese Rauchwolken hielt „Alcantara“ sofort mit höchster Fahrt zu. Es entstanden auf „Alcantara“ Zweifel, ob diese Rauchsäulen von dem Schiff herrührten, das „Andes“ als Feind gemeldet hatte. Als „Alcantara“ ungefähr 50 hm vom „Greif“ entfernt war, feuerte sie zwei Warnungsschüsse. Gleichzeitig ging das Signal hoch: „Stoppen Sie sofort.“ Auf „Greif“, welcher zu dieser Zeit beide Hilfskreuzer in Sicht hatte, war man sich klar, daß ein Entkommen völlig ausgeschlossen war, zumal es nach dem Kurs der „Alcantara“ so schien, als wenn dieses Schiff dem „Greif“ den Rückweg verlegen wollte. „Greif“ machte auf die Frage: „Welches Schiff und wohin?“ das Signal, daß er ein norwegisches Schiff auf der Fahrt vom La Plata nach Drontheim sei, folgte dann aber der Aufforderung zum Stoppen, während „Alcantara“ im weiten Bogen hinter dem Heck von „Greif“ nach Backbord herumdampfte. Es hatte den Anschein, als wenn „Alcantara“ bei diesem Herumdampfen die Vorgänge an Deck des „Greif“ scharf beobachten wolle. „Greif“ hatte zu dieser Zeit, um sich nicht zu verraten, nur wenige Leute an Deck, auch wurde aus diesem Grunde zunächst noch kein Torpedoschuß gefeuert. — Da die Torpedorohre nur sehr wenig von querab nach achtern gerichtet werden konnten, so kam „Alcantara“ auch bald aus dem Bestreichungswinkel heraus. „Alcantara“ traf jetzt Maßnahmen, um durch ein Prisenboot „Greif“ untersuchen zu lassen, während „Greif“ einen plötzlichen Feuerüberfall mit Artillerie und Torpedo ins Auge faßte. Es mußte schnell gehandelt werden, da der Hilfskreuzer „Andes“ inzwischen näher herangeschlossen hatte. Um 10 Uhr 28 stand „Alcantara“ Backbord etwas achteraus so nahe, daß die Gelegenheit für einen Torpedoschuß von „Greif“ als günstig angesehen wurde. In diesem Augenblick ging zur größten Überraschung der „Alcantara“ auf „Greif“ das Signal hoch: „Dies ist das verdächtige Schiff“, damit ließ „Greif“ die

Maske fallen. Beim Niederholen der norwegischen Flagge brach der Flaggenstock zusammen, weil er durch den zu dicht daneben angebrachten Nebelapparat durchgeätzt war. Im gleichen Augenblick wurde die deutsche Kriegsflagge am Großmast geheißt, und die Artillerie begann in schärfster Weise mit Eröffnung des Kampfes. Da auch „Alcantara" sofort schoß, trafen die ersten englischen Granaten den „Greif", bevor der Torpedoschuß fiel. Dieser, eilig losgemacht, ging leider auf eine Entfernung, die nahezu übereinstimmend von beiden Gegnern auf 1100 Meter angegeben wird, vorn an „Alcantara" vorbei. Der Grund hierfür lag wohl darin, daß man die Fahrt der „Alcantara", die zum Aussetzen des Prisenbootes gestoppt hatte, zu hoch einschätzte und „Alcantara" in spitzem Winkel stand. Auf verhältnismäßig kurze Entfernung wurde der Artilleriekampf mit höchster Erbitterung geführt. Gleich bei der zweiten Salve wurde „Alcantara" schwer in der Wasserlinie getroffen, so daß dieses Schiff deutlich sichtbar anfing, nach Steuerbord zu krängen. Es folgten nun viele Artillerietreffer auf beiden Seiten, die auf „Greif" hochliegend namentlich alle Aufbauten zerstörten. „Das Deck des »Greif« wurde buchstäblich rasiert". „Der erste feindliche Artillerietreffer war ein Volltreffer in die Funkstation. Gleichzeitig fiel der Artillerieoffizier, Oberleutnant zur See Weddige, am Kopf schwer verwundet, aus. Ebenso wurde der Obersteuermann Gärtner schwer an beiden Beinen verwundet. Auch der Erste Offizier, Kapitänleutnant Nebesky, fiel gleich im Anfang des Artilleriekampfes. Der hintere Teil der Brücke flog hoch. Feuer mittschiffs, Löschen des Feuers war nicht möglich, da alle Rohrleitungen zerstört waren. Artillerie vorn und hinten selbständig. Später Volltreffer am 4. Geschütz, Bedienung tot. Weiterer Volltreffer in hinterer Munitionskammer, Mannschaft ausgefallen, es entsteht auch dort ein Brand. Da eine Verbindung mit dem Hinterschiff wegen des Feuers nicht möglich war, konnte keine Munition nach hinten gebracht werden. Drittes Geschütz außer Gefecht. Volltreffer in Rudermaschine, Schiff steuert nicht mehr. Im Heizraum zwei Kessel ausgefallen durch Treffer in die Rohrleitungen."

Ein zweiter Torpedoschuß von „Greif", ebenfalls nach Backbord gefeuert, ging leider auch vorbei, anscheinend weil in dem furchtbaren Granatfeuer, das auf „Greif" auf dem Oberdeck verheerend wirkte, aus Übereifer der Torpedo zu früh losgemacht wurde. Zu dieser Zeit brannten bereits das ganze Mittelschiff und die Kommandobrücke, die zur Hälfte zusammengebrochen war, so daß der Kommandant die Führung des Schiffes vom Vordeck aus hatte. Um das Steuerbordtorpedorohr ins Gefecht zu bringen, wurde, bevor die Rudermaschine zerstört worden war, hart Backbord gedreht. „Alcantara" machte nach den Unterwassertreffern



Gefecht des Hilfskreuzers „Greif" mit dem englischen Hilfskreuzer „Alcantara" am 29. Februar 1916.

keine Fahrt voraus, sondern schien eher rückwärts zu gehen. Die Entfernung zwischen „Greif" und „Alcantara" während der Zeit zwischen erstem Torpedoschuß und der Drehung des Schiffes stieg von 1100 bis auf 2800 Meter. Als der Gegner hierdurch nach der Steuerbordseite ausgewandert war, fiel der dritte Torpedoschuß. Dieser traf die „Alcantara" genau mittschiffs. Das Schiff legte sich stark nach Steuerbord über, und das Artilleriefeuer hörte auf. Wer diesen Torpedoschuß gefeuert hat, läßt sich nicht genau angeben. Der Torpedooffizier, Leutnant zur See v. Bychelberg, befand sich zu dieser Zeit noch auf den Trümmern der brennenden Brücke am Zielapparat und will von dort aus den Torpedo elektrisch losgemacht haben. Er meldet wörtlich: „Ich war überzeugt, den Torpedo selbst geschossen zu haben, konnte aber infolge des inzwischen unerträglich gewordenen Rauchs und Feuers nicht erkennen, ob er schon einen Augenblick vorher das Rohr verlassen hatte. Für diesen Fall nehme ich an, daß der Rohrmeister Anger mich wegen des starken Brandes auf der Brücke und einer möglichen Unterbrechung der Befehlsübermittlung für ausgefallen hielt." Der Torpedoobermaschinistenmaat Beinitz schreibt dagegen: „Nach dem zweiten Torpedoschuß war der Kommandant an den Ausstoßrohren anwesend. »Alcantara« stand etwa 2800 Meter Steuerbord voraus, als der erste Rohrmeister, Bootsmannsmaat Anger, vom Kommandanten den Befehl erhielt, den Schuß aus dem Steuerbordrohr zu feuern. Fast gleichzeitig mit unserem Torpedotreffer erhielten wir von der »Alcantara« einen Volltreffer im Torpedoraum, der die Torpedomannschaft und 15 Hilfsmannschaften des Maschinenpersonals, die mit dem Laden eines zweiten Torpedos an Steuerbord beschäftigt waren, teils tötete, teils verwundete. Auch der Rohrmeister Anger wurde getötet. »Alcantara« sank nach kurzer Zeit. Beim Sinken des feindlichen Schiffes wurden vom Kommandanten und der Besatzung des »Greif« drei Hurras auf den Kaiser ausgebracht."

Das Gefecht ging weiter, mit dem steuerbordvorderen Geschütz zunächst gegen „Andes", die inzwischen in den Kampf eingegriffen hatte. Es wurden mehrere Treffer beobachtet. „Greif" stand jetzt bereits mittschiffs in vollen Flammen. Nach dem dritten Torpedoschuß war nur noch ein Geschütz an Steuerbord vorn im Gefecht. Inzwischen waren auch der englische Kleine Kreuzer „Comus" und zwei Zerstörer mit höchster Fahrt herangekommen. Diese nahmen anfänglich die im Wasser treibenden Leute der „Alcantara" auf, griffen dann in das Gefecht ein. Nach einiger Zeit klemmte der Verschluß des einzigen noch brauchbaren Geschützes, und es gelang nicht mehr, den Verschluß zu öffnen. Eine Verteidigung war nun nicht mehr möglich. Da „Greif" von dem Kreuzer „Comus", den beiden Zerstörern und dem

Hilfskreuzer „Andes“ stark beschossen wurde, gab der Kommandant den Befehl: „Schiff versenken“ und bald darauf: „Alle Mann aus dem Schiff.“ Tote und Schwerverwundete lagen über und unter Deck zerstreut. Mittschiffs war alles eine glühende Feuermasse. Mehrere Flöße waren unbrauchbar. Das erste Boot an Steuerbord war beschädigt, vom zweiten und dritten Boot die Läufer zerschossen. Dagegen kamen die beiden Backbordboote und mehrere Flöße zu Wasser, doch reichten diese nicht aus, um die überlebende Mannschaft aufzunehmen. Für die im Wasser treibenden Leute wurden Lukendeckel, Holzteile und leere Munitionsbüchsen über Bord geworfen. Die Schwerverwundeten wurden, so gut es möglich war, auf Flöße gelagert und in den Booten untergebracht. Die meist auf dem Vordeck befindlichen Offiziere sprangen später zum Teil ins Wasser und wurden von den Flößen aufgenommen. Der Kommandant, Fregattenkapitän Tietze, ging als letzter von Bord und wurde von einem Kutter gefischt, jedoch in diesem Boot durch einen Granatsplitter schwer am Kopf verletzt und sofort getötet. Die Feinde unterhielten noch immer auf das ganz langsam sinkende Schiff ein ziemlich lebhaftes Feuer, weil, wie aus einem Scheinwerfersignalwechsel hervorging, angenommen wurde, daß ein deutsches U-Boot in unmittelbarer Nähe sei. Gegen 1 Uhr nachmittags sank der Hilfskreuzer „Greif“ mit wehender Flagge auf ebenem Kiel. „Comus“ schickte sich nunmehr an, die Leute auf den Flößen und die im Wasser Treibenden aufzunehmen. Die See war ruhig, es lief eine mäßig hohe Dünung. Die letzte an Bord gemessene Wassertemperatur betrug 7°.

Von den geretteten deutschen Offizieren und Mannschaften wird durchweg angegeben, daß sich die Engländer sehr gut und sehr entgegenkommend verhalten hätten. Die Offiziere wurden in der Offiziersmesse verpflegt, und für die Mannschaften ist ebenfalls nach Möglichkeit gesorgt worden.

Aus verschiedenen Berichten sei folgendes wörtlich angeführt:

„Nach den Gesprächen mit englischen Offizieren ist unzweifelhaft zu entnehmen, daß die Fahrt des Hilfskreuzers »Greif« verraten worden war. Folgende Redewendungen deuteten darauf hin:

»Wir warteten auf Sie.«

»Glaubten Sie, daß wir Sie durchlassen würden, nachdem uns die ‚Möwe‘ so schweren Schaden zugefügt hat?«

»Zwei oder drei von Ihrer Art kommen noch.« — Gemeint war der Hilfskreuzer »Wolf I« (»Belgravia«), doch war inzwischen auch in England bereits bekannt, daß »Wolf I« auf der Elbe einen schweren Unfall erlitten hatte.

»Nördlich ist eine noch dichtere Linie, und westlich hätten wir Sie auch gefaßt.«

»Vor vier Tagen haben Sie Kiel verlassen.«"

Aus den Vernehmungsfragen, die in Edinburgh Castle von gut Deutsch sprechenden Seeoffizieren an die Gefangenen gerichtet wurden, ergab sich, daß die Engländer wußten, daß „Greif" in der Kieler Werft neben S. M. S. „Lützow" gelegen hatte und die „Greif"-Besatzung in der ersten Zeit dort verpflegt worden war. Ferner, daß „Greif" am 24. Februar durch den Prinzen Heinrich von Preußen und den Stationschef, Admiral Bachmann, besichtigt worden war. Auch war bekannt, daß „Greif" am 23. und 24. Februar in der Geltinger Bucht zu Anker gelegen hatte. Eine Frage an die Mannschaften lautete bezeichnenderweise: „Haben Sie für diese Fahrt eine besondere Vergütung erhalten?"

Aus vorstehenden Angaben, die von zahlreichen Leuten des „Greif" bestätigt werden, geht hervor, daß tatsächlich Verrat im Spiele gewesen sein muß und entsprechende Gegenmaßregeln der Engländer gegen den Durchbruch vorbereitet waren. Das amtliche englische Seekriegswerk berührt diesen für uns sehr wichtigen Punkt des Verrats vielleicht absichtlich n i c h t.

Wie bereits erwähnt, hatte am 28. Februar mittags Admiral Jellicoe die Nachricht erhalten, daß ein bewaffnetes deutsches Schiff vom Skagerrak aus nach Norden dampfte. Auf diese Nachricht hin hat Admiral Jellicoe befohlen, daß zwei Leichte Kreuzer und vier Zerstörer aus Rosyth auslaufen sollten, um gegen einen Vorstoß des erwarteten deutschen Hilfsschiffes an der englischen Küste zu sichern. Man rechnete wohl zunächst damit, daß durch „Greif" vor einem der englischen Kriegshäfen ähnlich wie seinerzeit durch „Meteor" Minen gelegt würden. Außerdem wurden drei Leichte Kreuzer, „Calliope", „Comus" und „Blanche", jeder in Begleitung eines Zerstörers, von Scapa Flow nach der norwegischen Küste geschickt, um den nördlichen Weg für den Feind zu verlegen.

Kurz nach Mitternacht, in der Nacht vom 28./29. Februar, ist nach englischer Angabe der deutsche Hilfskreuzer als „dicht bei Egersund stehend" eingepeilt worden. Es ist mit größter Sicherheit anzunehmen, daß „Greif" um diese Zeit k e i n e n Funkspruch gemacht hat. Ein solcher Funkspruch, der doch nur an eine deutsche Stelle gerichtet sein konnte, ist nirgends aufgefangen worden. Es lag auch nicht der mindeste Grund für „Greif" vor, überhaupt einen Funkspruch abzugeben, um so mehr, als zu der Zeit, wo die Engländer den „Greif" eingepeilt haben wollen, von diesem Schiff Scheinwerfersignale englischer Kreuzer gesehen worden sind. Jeder Kreuzerkommandant wurde außerdem vor der Ausreise im Admiralstabe besonders darauf hingewiesen, daß kein Funkspruch von dem Kreuzer gemacht werden dürfte. Ein solcher Funkspruch wäre daher einfach Selbst-

mord gewesen. Nebenbei sei bemerkt, daß zu dieser Zeit „Greif" nicht bei Egersund, sondern etwa 120 Seemeilen nordwestlich davon stand, die Peilung war daher zum mindesten unrichtig. Auf Grund dieser angeblichen Einpeilung sollen die englischen Hilfskreuzer „Columbella" und „Patia" angewiesen worden sein, nordöstlich der Shetland-Inseln zu patrouillieren, und die Hilfskreuzer „Andes" und „Alcantara" wurden in der gleichen Gegend — sie standen 60 Seemeilen östlich der Nordspitze der Shetland-Inseln — festgehalten. Dort war von ihnen ein Zusammentreffen vereinbart, weil „Alcantara" durch „Andes" abgelöst werden und zur Kohlenübernahme nach Liverpool gehen sollte.

Kurz zusammengefaßt ist es *sicher*, daß dem durch Spionage und durch eine U-Bootsmeldung vom 28. mittags bekanntgewordenen Hilfskreuzer „Greif" auf seinem nördlichen Auslaufkurs in der Höhe von Bergen drei englische Leichte Kreuzer und drei Zerstörer und in einer zweiten Linie in der Breite der Shetland-Inseln vier Hilfskreuzer gegenüberstanden. Die südliche Linie bei Bergen hatte „Greif", als er die Scheinwerfersignale sah, bereits passiert.

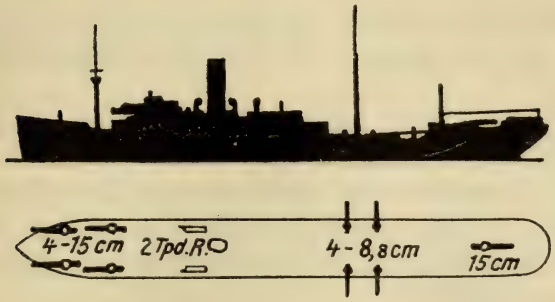
Unmittelbar nach der angeblichen Einpeilung erhielt die südliche Linie, bestehend aus drei Kreuzern und drei Zerstörern, den Befehl, „auf einem Bogen mit dem Mittelpunkt Egersund zu suchen"; ein derartiges Suchen in der dunklen Februarnacht hätte nur durch Zufall zum Erfolg führen können. Es ist anzunehmen, daß die südliche Sicherungslinie diesen Befehl nicht wörtlich, sondern sinngemäß befolgte und während der Nacht in nordwestlicher Richtung mit der Geschwindigkeit, wie man sie vom Hilfskreuzer „Greif" erwartete, marschiert ist in der Absicht, bei Tagesanbruch nördlich vor „Greif" zu stehen. Offenbar ist die Sicherungslinie aber nicht *vor* „Greif", sondern *hinter* ihm hergelaufen, weil „Greif" den östlichen Flügel der Linie schon um Mitternacht unbemerkt passiert hatte. Sonst hätten der Kleine Kreuzer „Comus" und zwei Zerstörer nicht bereits zwei Stunden nach dem Funkspruch der „Andes": „Feind in Sicht" auf dem Gefechtsfelde sein können. Die englische Darstellung läßt sich nicht einwandfrei mit dem wirklichen Geschehen in Einklang bringen. Da für die Bewegungen der Engländer nach der Einpeilung etwa um 1 Uhr morgens zahlreiche Funksprüche erforderlich waren, so muß „Greif" diese Funksprüche unbedingt auch empfangen haben, weil die englischen Schiffe bereits rings um „Greif" standen. Es ist leider nicht bekannt, wie diese Funksprüche an Bord des „Greif" gedeutet wurden. Aus Aussagen der Überlebenden geht hervor, daß man an Bord durch die beobachteten Scheinwerfer, die Begegnung mit einem Hilfskreuzer früh um 5 Uhr und vielleicht durch die Funksprüche genau wußte, dicht am Feinde zu sein, und

daß man glaubte, bereits zwei Bewachungslinien durchbrochen zu haben. Wie dies bei fast allen Kämpfen englischer Schiffe in der Nordsee geschildert wird, haben auch bei dem Endkampf des „Greif" nach englischer Anschauung eines oder mehrere deutsche U-Boote mitgewirkt. Hierdurch sind eine Reihe englischer Maßnahmen leicht erklärlich. — Man sah U-Boote, wo tatsächlich keine waren und handelte entsprechend. — Das einzige U-Boot, das bei der Unternehmung überhaupt mitgewirkt hatte, war „U 70", doch ist dies nicht nördlich von der Breite von Stavanger gewesen und stand zur Zeit des Kampfes des „Greif" in der Deutschen Bucht. — Es ist deutscherseits bedauerlich, daß man beim Herausbringen des „Greif" auf U-Bootsbegleitung nur recht geringen Wert gelegt hat und kein U-Boot bis zur Breite der Shetland-Inseln bei „Greif" geblieben ist.

Aus allen Aussagen, Berichten und Briefen der Überlebenden des Hilfskreuzers „Greif" ist zu ersehen, daß trotz schwerster Verluste, trotz völliger Zerstörung des Überwasserschiffes, trotz verheerenden Feuers auf dem Mittelschiff und den Aufbauten die Haltung der Mannschaft mustergültig, ruhig, tapfer und kameradschaftlich gewesen ist.

In ehrenvollem Kampf gegen starke Übermacht ist „Greif" mit dem Erfolg, einen stärkeren Hilfskreuzer des Feindes vernichtet zu haben, mit wehender Flagge gesunken.

S. M. Hilfskreuzer „Leopard“.



1 : 1500

Br. R. T. = 4652; Länge: 119 m; Breite: 16 m; Tiefgang: 7,4 m

Angaben über die Besatzung:

Komdt. K. Kapt. v. Laffert †
I. O. Kaptlt. z. D. Boeters †
Kaptlt. d. Ref. Rüdiger †
Kaptlt. d. Ref. Scotti †
Kaptlt. d. Ref. Scheidling †
Oblt. z. S. d. Ref. Zerenes †
Lt. z. S. Wolters †
Lt. z. S. d. Ref. Andreſen †
Lt. z. S. d. Ref. Sippel †
Lt. z. S. d. Ref. Badewitz †
Lt. z. S. d. S. II Frankl †
M. Ing. d. Ref. Schröder †
M. Ob. Aſſiſt. Arzt d. Ref. Dr. Chriſtel †
M. Feldhilfsarzt Meyer (Kurt) †
M. Zahlm. Wolter (Johannes) †

Hierzu 275 aktive und 29 inaktive Mannſchaften

Geſamtkopfſtärke: 319

Nachdem Ende des Jahres 1916 die Hilfskreuzer „Möwe II", „Wolf" und „Seeadler" ihre Kreuzfahrt angetreten und anscheinend erfolgreich die englische Blockadelinie durchbrochen hatten, wurde Anfang des Jahres 1917 ein weiterer Hilfskreuzer für den Kreuzerkrieg im Atlantischen Ozean ausgerüstet. Als besonders geeignet für diesen Dienst erschien der englische Dampfer „Yarrowdale", der bei der zweiten Kreuzerfahrt der „Möwe" erbeutet und am 31. Dezember nach Swinemünde eingebracht worden war.

Dieser Hilfskreuzer erhielt den Namen „Leopard". Als Kommandant wurde am 19. Januar 1917 der Korvettenkapitän von Laffert ernannt.

Am 27. Februar 1917 erhielt der Kommandant des Hilfskreuzers „Leopard" folgenden Operationsbefehl (Unwesentliches ist fortgelassen):

1. Eigene Streitkräfte in außerheimischen Gewässern: Hilfskreuzer „Möwe" führt z. Z. Handelskrieg im südlichen Atlantischen Ozean und steht vermutlich Anfang März auf der Handelsstraße von Kapstadt nach den Kap Verdeschen Inseln[1]).

Hilfskreuzer „Wolf" hat vor Kapstadt und vor den wichtigsten Häfen in Vorder- und Hinterindien sowie auf den Verbindungsseewegen Minen gelegt[2]).

Hilfskreuzer „Seeadler" (Segelvollschiff) führt Handelskrieg auf dem Segelschiffswege im Südatlantischen Ozean und steht Mitte März vermutlich in dem Stillengürtel am Äquator[3]).

„U 155" wird Anfang April zum Handelskrieg in den Atlantischen Ozean entsandt und voraussichtlich südlich der Kap Verdeschen Inseln angesetzt werden. — Von Mitte Mai ab werden in Abständen von zwei bis vier Wochen weitere U-Boote folgen.

2. Nachrichten vom Feind:

Feindliche Seestreitkräfte sind auf der Verfolgung von „Möwe" im Südatlantischen Ozean zu vermuten. An der Ostküste von Südamerika sind dauernd feindliche Kreuzer und Hilfskreuzer gemeldet worden, ihre Hauptstützpunkte sind offenbar die Abrolhos-Inseln.

---

[1]) „Möwe" stand tatsächlich Anfang März auf der Breite der Kap Verdeschen Inseln, jedoch etwa 750 Seemeilen westlich dieser Inselgruppe mit ungefährem Kurs auf Neufundland.

[2]) „Wolf" stand Anfang März ziemlich auf der Mitte einer Verbindungslinie zwischen Sokotra und Colombo und hatte Kurs in südöstlicher Richtung durch den Indischen Ozean nach Australien.

[3]) „Seeadler" stand Mitte März wenig südlich vom Äquator mit einem Kurse nach der La Plata-Mündung.

Bewachungstätigkeit der englischen Hilfskreuzer nördlich Schottlands[1]).

E-Hauptstelle, 12. Februar 1917.

Die im Verein mit der E-Stelle Nord während der drei letzten Monate durchgeführten sorgfältigen Beobachtungen des Funkverkehrs der englischen Hilfskreuzer haben ein ziemlich vollständiges Bild der Bewachungstätigkeit in den Gebieten zwischen Island und Schottland ergeben. Die Beobachtung wurde erschwert durch die große Entfernung und durch Verwendung einer besonderen Art von Standortsignalen (Position Table). Doch wurden in der letzten Zeit bei Lösung der Position Table gute Fortschritte gemacht, so daß die Standortmeldungen der Hilfskreuzer jetzt ziemlich vollständig und zuverlässig gedeutet werden können.

Aufgabe der englischen Hilfskreuzer ist vorzugsweise die Überwachung des Handelsverkehrs zwischen Schottland und Island. Hierzu werden von ihnen häufig ändernde Bewachungslinien ausgelegt, vorzugsweise in dem Gebiet Hebriden—Färöer—Nordostspitze Island—Südwestspitze Island—Rockall. Erst in letzter Zeit war infolge des Auftretens deutscher Hilfskreuzer im Atlantik und infolge Einbringens der Prise „Yarrowdale" eine weitere Ausdehnung des Bewachungsgebietes festzustellen. Auch konnte seit Anfang Januar eine Verstärkung der Hilfskreuzer durch Schiffe, die gewöhnlich an der schottischen Ostküste tätig waren, beobachtet werden.

Die Zahl der unter gewöhnlichen Verhältnissen im Bewachungsgebiet patrouillierenden Hilfskreuzer wird etwa sechs bis zehn betragen, während zuzeiten besonders reger Tätigkeit eine Vermehrung bis zu 20 Schiffen (Hilfskreuzer und richtige Kreuzer) beobachtet ist; Zerstörer- und Trawlerbewachung scheint sich auf die Küstengebiete zu beschränken. Stützpunkte der Hilfskreuzer sind vorzugsweise Lerwick, Kirkwall und Stornoway. In diese Häfen werden auch die angehaltenen und mit Prisenbesatzung versehenen Schiffe zur näheren Untersuchung geschickt. Die neuerdings häufig an der Westküste Schottlands und Irlands patrouillierenden Hilfskreuzer benutzen anscheinend vorzugsweise Lough Swilly, Firth of Clyde und Liverpool als Stützpunkte.

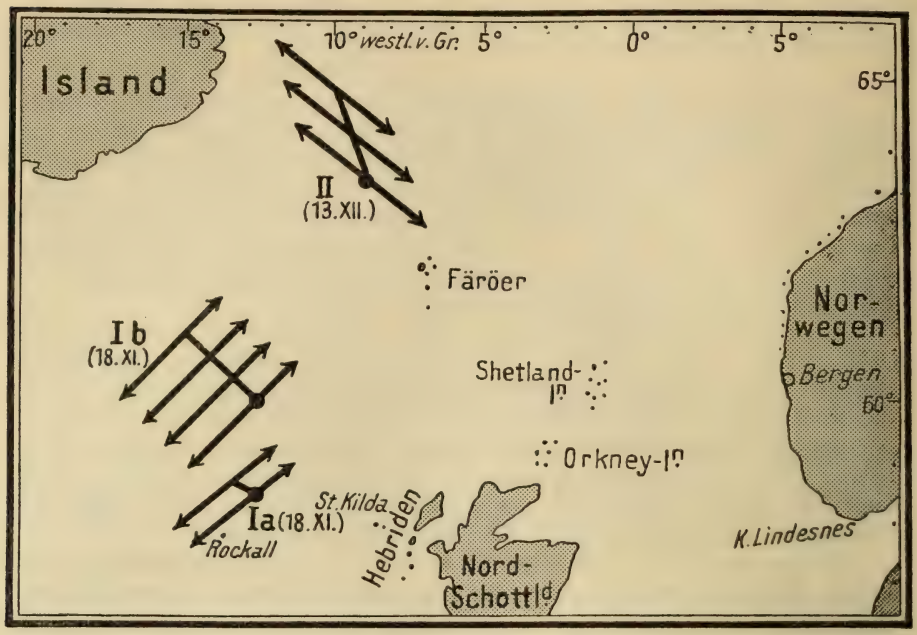
Die Steigerung der Bewachungstätigkeit der englischen Hilfskreuzer nach dem Bekanntwerden des Durchbruchs deutscher Hilfskreuzer ist in den umstehenden Skizzen, die nachfolgend in zeitlicher Reihenfolge näher beschrieben werden sollen, gut zu erkennen.

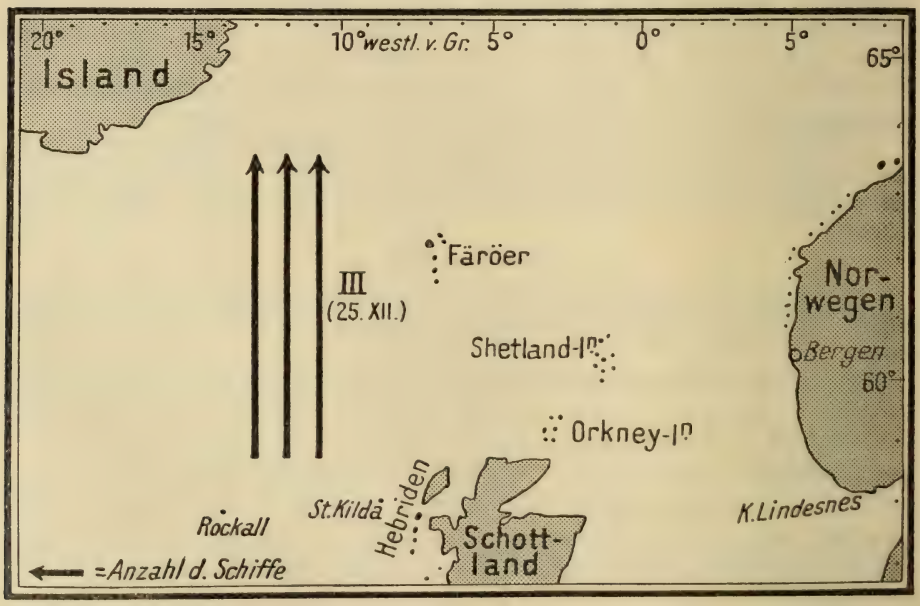
Bewachungslinien.

1. I a und I b sind die beiden schon bekannten Bewachungslinien vom 18. November, von denen unsere Hilfskreuzer noch vor dem Auslaufen Kenntnis erhalten hatten.

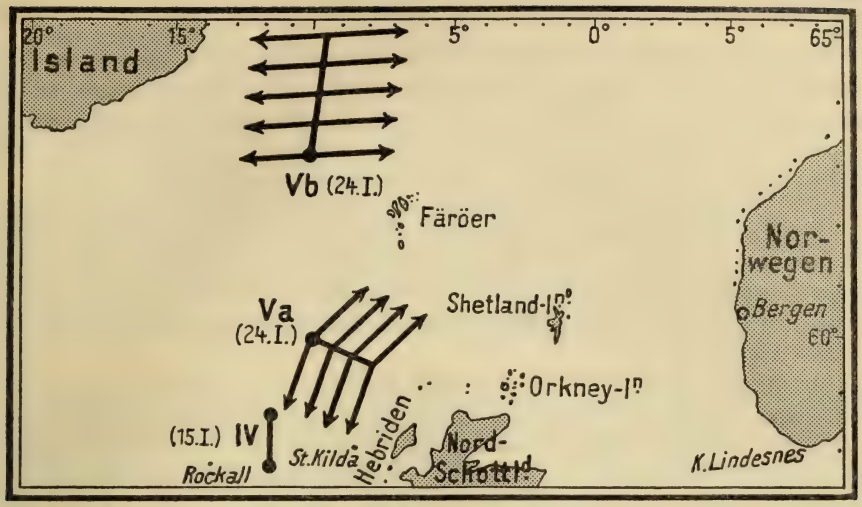
2. Am 13. Dezember wurde eine neue Bewachungslinie (II) in dem bisher anscheinend unbewachten Gebiet zwischen Färöer und Ostspitze Island ausgelegt. Wahrscheinlich ist diese Verstärkung der Bewachung eine Folge des am 7. Dezember zuerst gemeldeten Erscheinens eines deutschen Hilfskreuzers im Nordatlantik.

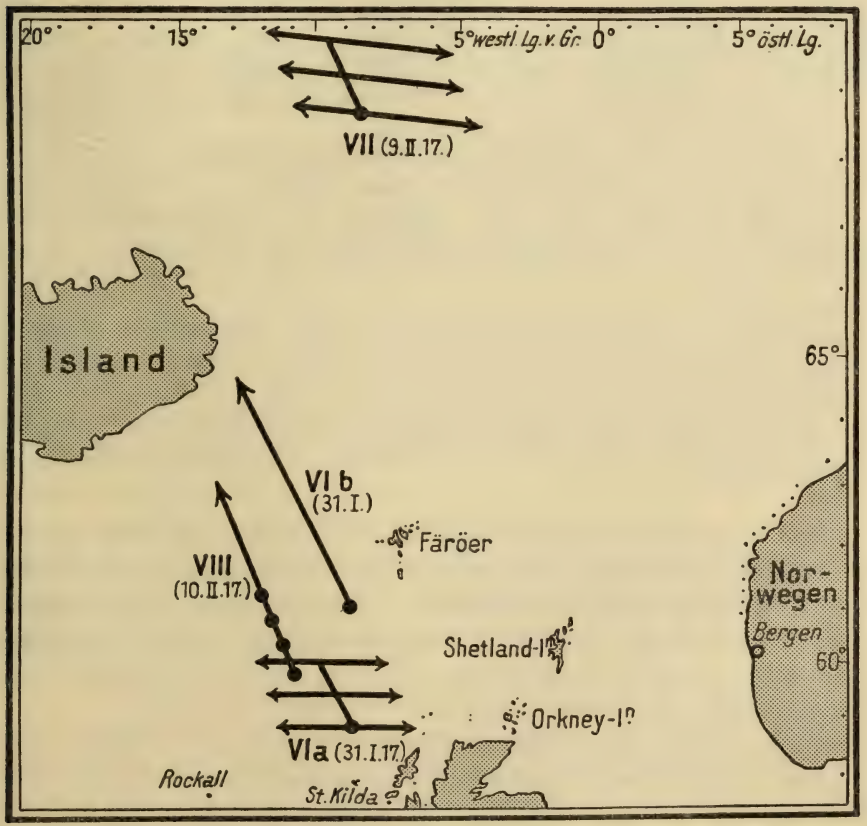
[1]) Die Bewachungstätigkeit der englischen Hilfskreuzer ist, obwohl sie für „Leopard" nicht in die Erscheinung trat, da er vernichtet wurde, ehe er in die Gegend nördlich Schottland gelangte, deshalb hier so genau angegeben worden, weil die persönliche Verantwortungsfreudigkeit des Kommandanten des „Leopard", Korvettenkapitäns v. Laffert, dadurch charakterisiert wird, weil sie ein Bild unserer Beobachtungs- und Entzifferungsarbeit gibt und weil die heimkehrende „Möwe" die Bewachungslinien passierte.





Englische Bewachungslinie vom 18. November, 13. Dezember und 25. Dezember 1916.





Englische Bewachungslinie vom 15. Januar, 24. Januar, 31. Januar, 9. Februar und 10. Februar 1917.

3. Ende Dezember trat scheinbar eine Verminderung der Bewachung in dem Hilfskreuzergebiet ein. Nur drei Hilfskreuzer werden am 25. 12. auf Wachdienst gemeldet (siehe Skizze). In Wirklichkeit aber war eine Verlegung des Schwerpunktes der Hilfskreuzertätigkeit nach der Westküste erfolgt, nachdem inzwischen die Admiralität Kenntnis von den ersten Opfern des „german Raider" erhalten hatte.

Die Verwendung des sonst nur von den kleineren Wachfahrzeugen benutzten Auxiliary-Code, die Hilfskreuzer gebrauchen sonst stets den Allied-Fleet-Code, läßt erkennen, daß in den nördlichen Gebieten die Trawler an Stelle der weiter südlich gegangenen Hilfskreuzer den Wachdienst übernommen haben. Gleichzeitig scheint eine Verstärkung der Bewachung zwischen Shetland und Norwegen durch Kreuzer und Zerstörer eingetreten zu sein.

4. Die am 15. Januar 1917 gemeldete Patrol-Linie IV (siehe Skizze) zwischen Rockall und St. Kilda scheint auch nur von kleineren Wachfahrzeugen befahren zu sein.

5. In der zweiten Hälfte des Januar ist wieder eine vermehrte Hilfskreuzertätigkeit in dem nördlichen Gebiet festzustellen, wie die beiden Bewachungslinien V a und V b vom 24. Januar zeigen. An diesem Tage erreichte der FT.-Verkehr der Hilfskreuzer seinen Höhepunkt. Bei Sammelanrufen des Führers der Hilfskreuzer wurden außer den neun in den Bewachungslinien stehenden Hilfskreuzern noch zehn andere Kreuzer oder Hilfskreuzer beobachtet. Diese Verschärfung der Bewachung ist wohl eine Folge der Nachricht über Eintreffen der Prise „Yarrowdale" in Swinemünde, von der die Admiralität gegen Mitte Januar Kenntnis bekommen haben wird (Pressenachricht in der „Times" erschien am 20. Januar).

6. Gegen Ende Januar hält die verstärkte Hilfskreuzertätigkeit an, wie die beiden Bewachungslinien (VI a und VI b) vom 31. Januar zeigen.

7. Am 9. Februar wird zum erstenmal eine Bewachungslinie nördlich Islands (VII) gemeldet. Häufigere Standortmeldungen der Hilfskreuzer, die in jenes Gebiet fielen, hatten in den vorhergehenden Tagen schon auf diese Ausdehnung des Bewachungsgebietes vorbereitet.

8. Die am 10. Februar gemeldete Bewachungslinie VIII ist ganz ähnlich der Linie VI b. Doch ist diesmal angegeben, daß vier Schiffe beteiligt sind und daß nach je zwölf Stunden kehrtzumachen ist. Die Gesamtlänge der abgefahrenen Bewachungslinie ist daher bei einer angenommenen Grundfahrt von 12 Seemeilen (auch bei allen anderen Linien) etwa 230 Seemeilen (zwölfmal plus dreifachem Schiffsabstand von je 30 Seemeilen).

Wie die geschilderte Hilfskreuzertätigkeit erkennen läßt, muß zur Zeit bei Durchbruchsversuchen mit einer verschärften Bewachung der Gebiete nördlich Schottlands gerechnet werden. Als günstigste Durchbruchsstelle erscheint die Nähe der Südküste Islands, da hier die besonders gefährdete Zone verhältnismäßig schmal ist, oder die Fahrt nördlich um Island herum, möglichst weit nach Norden ausholend.

3. Auslaufen: Nach eigenem Ermessen durch die Ostsee. Wenn starke feindliche Gegenwirkung festgestellt oder nach Beobachtung vermutet wird, wird anheimgestellt, die Unternehmung vorläufig abzubrechen und auf einen günstigen Zeitpunkt zu verschieben.

4. Aufgabe: Handelskrieg. Wahl des Tätigkeitsgebietes nach eigenem Ermessen. Hauptangriffsziel ist die feindliche Getreideeinfuhr, die von Mitte März ab hauptsächlich auf den Wegen vom La Plata und vom Kap der Guten Hoffnung erfolgen wird.

Wenn der Handelskrieg keine Aussicht auf Erfolg mehr bietet, soll das Schiff aufgelegt werden. Zum Auflegen eignen sich am besten Festlandshäfen der großen südamerikanischen Republiken. — Besondere Sorgfalt ist aufzuwenden, um zu verhindern, daß unseren Feinden bekannt wird, daß wir imstande sind, ihre geschlüsselten Nachrichten zu lesen.

Am 7. März wurden zu dem vorstehenden Bericht der E-Hauptstelle noch Ergänzungen über die Bewachungslinien herausgegeben. Es heißt hierin: „Bemerkenswert ist, daß täglich viermal Kurs geändert, die Linie also täglich zweimal abgefahren wird, während bisher nur zweimalige Kursänderung die Regel war. — Ferner ist bemerkenswert die große Anzahl der am Bewachungsdienst beteiligten Schiffe. Auch durch Vergleich der Rufnamen ist eine erhebliche Verstärkung der an der Bewachung zwischen Schottland und Grönland beteiligten Schiffe seit Anfang März festzustellen."

Der Kommandant, dem vorstehende Mitteilung zuging, antwortete durch Funkspruch unmittelbar vor seinem Auslaufen: „*Habe in Betracht gezogen, in jeder Hinsicht verstärkte Bewachung. Einstehe trotzdem für Gelingen Unternehmen.*"

Am 10. März hat „Leopard" auslaufend den Kleinen Belt passiert. Am gleichen Tage wurde ihm mitgeteilt, daß der englische Chiffreschlüssel geändert sei, und der Funkspruch gegeben: „In Anbetracht der größeren Schwierigkeiten nochmals dringend empfohlen, bei Aussichtslosigkeit den Durchbruch abzubrechen." Hierauf kam die Antwort: „Habe Telegramm erhalten, es lebe S. M. der Kaiser."

Am 13. März wurde gefunkt, in der Hoffnung, daß „Leopard" hiervon Kenntnis nehmen würde: „Seit Mitternacht 12./13. März ist Erste Hilfskreuzerlinie vom 8. März von 18° Westlänge nach 11° Westlänge verlegt. Jetziges Bewachungsgebiet wird begrenzt durch 9° West, 13° West, 57° Nord und 64° Nord."

In den folgenden Tagen sind dann noch von der Großstation Nauen einige unwesentliche Funksprüche ohne bestimmte Adresse abgegeben worden, die sich lediglich auf allgemeine Handelsverhältnisse bezogen und nur dann für „Leopard" von Wert gewesen wären, wenn er bis zu einem Kreuzerkriege im Atlantischen Ozean gekommen wäre.

Am 15. März wurde in den Admiralstabsakten vermerkt: „Die Beobachtung des feindlichen Funkverkehrs hat bisher nichts Auffälliges ergeben, so daß anzunehmen ist, daß noch keine Schwierigkeiten entstanden sind."

Von dem Hilfskreuzer „Leopard" wurde nunmehr nichts Weiteres gehört. Da dem Admiralstab bekannt war, daß „Leopard" am 17./18. März die englische Bewachungslinie durchbrechen wollte und bei sorgfältiger Prüfung aller englischen Funksprüche und Nachrichten in den Monaten März bis Juli nichts Bemerkenswertes über einen Hilfskreuzer zu finden war, so nahm man als sicher an, daß es „Leopard" gelungen sei, in den Atlantischen Ozean zu gelangen. Diese Annahme wurde besonders noch dadurch gestützt, daß der Hilfskreuzer „Möwe" am 17./18. März auf der Heimkehr die englische Bewachungslinie durchbrochen hatte und wohlbehalten am 22. März in der Ostsee angekommen war, wobei er annähernd die gleichen Kurse durchlaufen hatte, die voraussichtlich „Leopard" auf seiner Ausreise wählen mußte.

Am 5. Juni traf aus Oslo telegraphisch die Meldung ein, daß bei Tromsö eine Flaschenpost deutscher Marineangehöriger angetrieben sei, die anscheinend auf die Vernichtung eines U-Bootes durch einen englischen Kreuzer schließen lasse. Da in jenen Gebieten tatsächlich ein U-Boot verlorengegangen sein konnte, andererseits vielfach gefälschte Flaschenposten eingeliefert wurden, mußten zunächst weitere Feststellungen bis zum Eingang der Flaschenpost selbst verschoben werden. Am 13. Juni traf das Original der Flaschenpost ein, und die nunmehr angestellten Ermittlungen über die Zugehörigkeit der Unterschriften ergaben, daß sie sämtlich von Deckoffizieren des Hilfskreuzers „Leopard" stammten.

Die Flaschenpost enthielt wörtlich folgende Nachricht: „Wir stehen am 16. März 2 Uhr nachmittags zwischen Island und Norwegen. Gefecht 64° 50′ Nord, 1° Westlänge. Gefecht mit englischem Kreuzer. Kämpfen für Ruhm und Ehre Deutschlands. Einen letzten Gruß an unsere Angehörigen."

Es folgen die Namen und Anschriften der Angehörigen (s. Seite 233).

Hiernach konnte nun mit größter Wahrscheinlichkeit angenommen werden, daß am 16. März in einem Kampf mit einem englischen Kreuzer oder Hilfskreuzer der „Leopard" gesunken sei, und daß mit dem Verlust der gesamten Besatzung, Stab 15, Besatzung 315 Köpfe, gerechnet werden müsse.

Trotz aller Bemühungen gelang es während des Krieges nicht, aus England, sei es durch Pressemitteilungen, sei es aus den Gefangenenlagern, irgend etwas über das Schicksal des „Leopard" zu erfahren.

Gefechts- und Untergangsort des Hilfskreuzers „Leopard".

Am 15. Juli verfügte der Admiralstab, daß die Angehörigen der Besatzung des Hilfskreuzers „Leopard" benachrichtigt werden sollten, daß „Leopard" voraussichtlich mit der ganzen Besatzung vernichtet worden sei.

Erst am 19. April 1919 erschien in der „Times" unter der Überschrift „Offizieller Bericht über die Vernichtung des Hilfskreuzers »Yarrowdale«" eine genauere Angabe des Kampfes:

„H. M. S. »Dundee«, 17. März 1917.

Betrifft Gefecht mit einem deutschen bewaffneten Doppelschrauben-Handelsdampfer, annähernd 7000 Br. R. T., 7 oder 8 Geschütze, Besatzung unbekannt, unter norwegischer Flagge, mit »Rena, Norge« auf jeder Seite aufgemalt, unter 64° 50′ nördlicher Breite, 0° 32′ östlicher Länge, am Freitag, dem 16. März 1917.

Ich habe die Ehre zu melden, daß, als ich am Freitag, 16. März, mit H. M. S. »Achilles« patrouillierte, ich zur Untersuchung des oben genannten, östlich fahrenden Dampfers schritt, der von „Achilles" eingeholt und für diesen Zweck gestoppt worden war. Um 2 Uhr 42 setzte »Dundee« ein Boot aus mit Lt. z. S. d. Res. F. H. Lawson und 5 Matrosen der Marinereserve als Prisen- und Bootsabteilung. Das Boot wurde in

die Nähe des Dampfers geschleppt, der etwa 2 Meilen entfernt lag und langsam auf uns zudampfte. Folgende Signale wurden gewechselt:

»Dundee«:	»Rena« (»Leopard«):
2.40: Was für ein Schiff ist das?	Keine Antwort.
2.45: Stoppen Sie sofort!	Beantwortet mit A. P.
2.50: Beachten Sie meine Signale! Blinder Schuß gelöst.	Keine Antwort.
2.59: Was ist Ihre Ladung?	Stückgut.
3.10: Von wo kommen Sie?	Mobile.
3.30: Wann sind Sie abgefahren?	Keine Antwort.

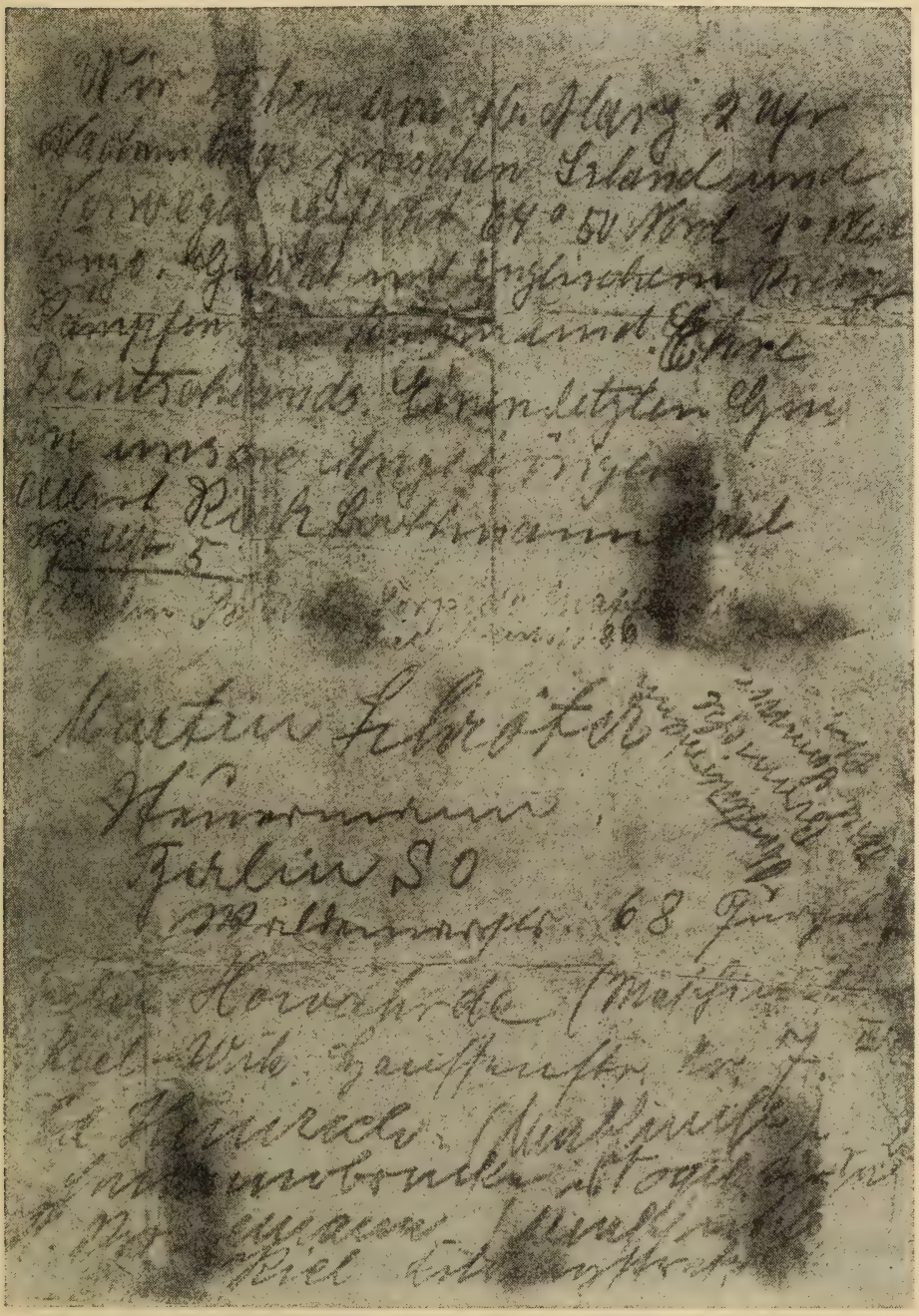
Die Art wie der Dampfer manövrierte und die aus den Geheimbüchern erhaltene Auskunft überzeugten mich, daß er ein Kaperschiff war und augenscheinlich meine Absicht, mich zum Angriff möglichst nahe zu Luv achtern zu halten und um sein Heck herumzugehen, zu vereiteln suchte. Beständig bewegte er die Schrauben, um nach Backbord oder Steuerbord zu drehen. Indem wir uns auf der Stelle hielten, erwarteten wir ein Zeichen von dem Prisenoffizier des Bootes, das natürlich auf der Leeseite lag und von uns nicht gesehen werden konnte.

Um 3 Uhr 40 Minuten wurde ich durch ein Geräusch darauf aufmerksam, daß die große, an Backbord aufgemalte norwegische Flagge, die drehbar an einer Klappe aufgehängt war, nach außen fiel. Ich gab Befehl »Feuer« und »halbe Fahrt voraus«, um in guter Stellung zu bleiben, da das Kaperschiff schnell nach Backbord mit leichter Vorwärtsbewegung drehte. In schneller Folge kamen zwei Torpedos von ihm, die 6 bis 15 Meter achtern vorbeiliefen. Die norwegische Flagge blieb am Flaggenstock geheißt, eine andere Flagge wurde nicht gesehen (?)[1].

Unsere Geschütze feuerten. Jeder Schuß war ein Treffer. Der erste Schuß von unserem achteren 10,2 cm-Geschütz bestrich das Backbordbatteriedeck und verursachte eine Explosion mit dichten Rauchwolken. Das vordere Geschütz feuerte durch das Deck in den Maschinenraum; als Folgen weiterer Treffer breiteten sich viel Dampf, dichter Rauch und Flammen aus, so daß der Gegner von der Brücke bis zum Heck vollständig verhüllt war.

---

[1]) Das offizielle englische Werk schreibt hierzu: „Sowohl »Achilles« als »Dundee« nahmen an, daß der Hilfskreuzer unter norwegischer Flagge kämpfte. Dies mag sein oder nicht sein, es ist leicht möglich, daß ein Irrtum in solch einer bewegten Aktion unterläuft, und Männer, die mit solchem Mut kämpften, würden kaum so erbittert sein, wenn eine fremde Flagge wehte."



Flaschenpost vom Hilfskreuzer „Leopard“.

Die 4,7 cm-SK. feuerten auf die Brücke.

Vierundzwanzig 10,2 cm- und fünfundzwanzig 4,7 cm-Schüsse wurden auf etwa 1000 Yards Entfernung abgefeuert, bevor das Kaperschiff den ersten Schuß abgab.

»Dundee[1])« stand zu dieser Zeit im Rauch leewärts (Wind südöstlich, Stärke 3 bis 5), so daß beide Schiffe so gut wie voreinander verdeckt waren. Da ich »Achilles[2])« in fast entgegengesetzter Peilung bemerkte, so drehte ich ab und ging mit voller Fahrt die Rauchfahne entlang, um das Gefechtsfeld für die Beschießung des Kaperkreuzers freizumachen. Als ich abdrehte, wurde ein Torpedo auf uns abgeschossen, dazu drei Salven der Backbordbreitseite von drei oder vier Geschützen, von denen zwei zu kurz und eine zu weit gingen. Dann folgten einige sehr wilde Einzelschüsse, darunter Schrapnells, von denen nur Bruchstücke das Schiff trafen. Unser achteres Geschütz war die ganze Zeit über in bester Tätigkeit und traf ununterbrochen die sichtbaren Teile des Feindes. Brennendes Öl wurde an Backbordseite ausströmend beobachtet.

Um 4 Uhr 10, als wir außer Torpedoschußweite waren, nahmen wir das Gefecht wieder zusammen mit »Achilles« auf. Um 4 Uhr 15, als wir keine Munition mehr hatten, schwieg unser Feuer.

Das Kaperschiff war ein Flammenmeer und augenscheinlich dem Untergang geweiht, obwohl es fortfuhr zu kämpfen, anscheinend mit nur einem Geschütz.

Der Feind sank unter dem Feuer der »Achilles« um 4 Uhr 35 nachmittags.

Wir sichteten ein Unterseeboot etwa eine halbe Meile vor dem Kaperschiff, was ich sofort »Achilles« mitteilte."

(Es folgen in dem englischen Bericht die Namen und besonderen Leistungen der Geschützführer.)

„Mit dem größten Bedauern melde ich, daß Lt. z. S. Lawson und die Bootsmannschaft, die freiwillig die Gefahr des Enterns unter solchen Verhältnissen auf sich nahmen, vermißt werden; sie sind ohne Zweifel auf das Kaperschiff genötigt worden und mit ihm untergegangen. Als wir bei Beginn des Gefechtes um das Heck des Feindes herumfuhren, wurde das Boot leer gesehen.

Sonstige Verluste oder Beschädigungen sind nicht eingetreten."

Unterschrift: Selwyn M. Day R N R.

---

[1]) Hilfskreuzer „Dundee": 2187 Br. R. T., zwei 10,2 cm-Geschütze, vier Maschinenkanonen.

[2]) Panzerkreuzer „Achilles": 13 750 Tonnen Wasserverdrängung, sechs 23,4 cm-Geschütze, vier 19 cm-Geschütze, außerdem leichte Artillerie.

H. M. S. „Achilles“, 17. März 1917.

Ich habe die Ehre, zu berichten, daß am 16. März, als ich gemäß dem Befehl des das II. Kreuzergeschwader befehligenden Konteradmirals unter 64° 42′ nördlicher Breite und 0° 56′ westlicher Länge kreuzte, um 11 Uhr 45 vormittags ein Dampfer gesichtet wurde, der 66° anlag und Nord 84° Ost peilte. Entfernung etwa 9 Seemeilen. Wind südöstlich, Stärke 4 bis 5, Schnee und Regenschauer, See mäßig.

„Achilles“ steuerte Nord 15° West, änderte den Kurs nach Nord 84° Ost, um dem Dampfer aufzukommen, und wies „Dundee“ an, ein gleiches zu tun. Geschwindigkeit 15 Seemeilen. Da um 1 Uhr nachmittags erst sehr wenig Annäherung bestand, erhöhte „Achilles“ die Geschwindigkeit auf 18 Seemeilen, und um 1 Uhr 45 nachmittags wurde Kurs auf Süd 87° Ost genommen, um nicht recht achteraus zu folgen.

Um 2 Uhr nachmittags wurde der Dampfer eingeholt und aufgefordert zu stoppen, was er tat. Er wurde dann angewiesen, West zu Süd zu steuern, und um 2 Uhr 35 nachmittags wurde wieder gestoppt, damit „Dundee“ ihn untersuchen konnte, während „Achilles“ in einem Abstand von 2½ bis 3 Seemeilen manövrierte.

Um 3 Uhr 45 begannen „Dundee“ und das Kaperschiff gleichzeitig das Gefecht. „Achilles“ griff sofort auf eine Schußweite von 5300 Yards ein. Das Kaperschiff erwiderte das Feuer, jedoch richtete sich die größere Heftigkeit des Feuers auf „Dundee“, die ihre Rettung nur der Schnelligkeit verdankte, mit der Commander Selwyn M. Day den ersten feindseligen Schritt des Kaperschiffes erwiderte und dem Anfangserfolge, den der Gegner mit Längstreffern erzielte, auswich[1]). „Dundee“ war in gefährlicher Lage, aus der sie sich aber geschickt herauszog.

Bei der Eröffnung des Feuers hüllte sich das Kaperschiff sogleich in einen Rauch von heller Farbe. Um 3 Uhr 55 nachmittags feuerte es einen Torpedo auf „Achilles“ ab, der an Backbord achtern hochkam. Zur selben Zeit wurde ein Unterseeboot in dieser Richtung gemeldet, und die Geschwindigkeit wurde von 16 auf 20 Seemeilen gesteigert. Weitere Treffer wurden erzielt; das Kaperschiff brannte vorn. Um diese Zeit erhielt es am Bug dicht am Vorsteven einen Torpedo von „Achilles“.

Ungefähr um 4 Uhr nachmittags wurde das Feuer eingestellt, da das ganze Kaperschiff brannte und vorn Explosionen erfolgten.

Bald danach nahm „Dundee“ Aufstellung hinter „Achilles“ und erhielt Befehl, westlich zu steuern.

---

[1]) „Achilles“- und „Dundee“-Bericht stimmen hier nicht überein; s. S. 234 oben.

Um 4 Uhr 23 meldete „Dundee" ein Unterseeboot zwischen sich und dem Kaperschiff. Infolgedessen wurde das Feuer auf dieses wieder aufgenommen und bis 4 Uhr 33 fortgesetzt, als es sich nach Backbord neigte und mehr oder weniger waagerecht versank, in Flammen gehüllt und vorn glutrot, ohne sichtbare Überlebende zu hinterlassen.

Der Ort dieses Gefechtes war 64° 54′ nördlicher Breite und 0° 22′ östlicher Länge. Das Wetter während der Zeit war: Wind südöstlich, Stärke 3 bis 4, mit beständigem Regen und mäßiger See.

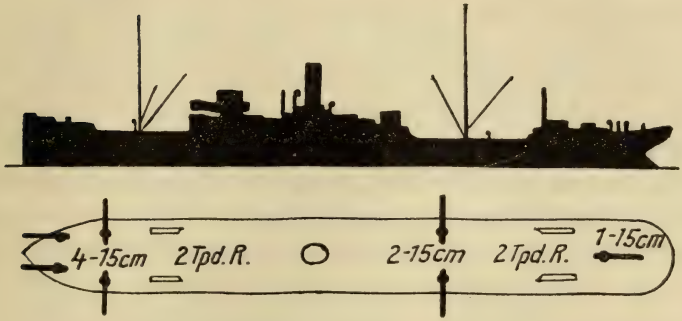
Der Verlust der Prisenabteilung der „Dundee" ist sehr zu beklagen. Die tatsächlichen Bewegungen des Prisenbootes waren von der „Achilles" nicht zu erkennen; doch anscheinend war es längsseit des Kaperschiffes, als das Gefecht begann. Ein gekentertes Boot wurde von der „Achilles" gesichtet. Außer diesem wurde zu keiner Zeit etwas gesehen, das einem Boote glich.

Unterschrift: F. M. Leake, captain.

Admiral Beatty, dem vorstehende Berichte als höherem Befehlshaber vorgelegt wurden, bemerkt dazu, daß er an die Anwesenheit von deutschen U-Booten nicht glaubt, und daß er annimmt, daß der deutsche Hilfskreuzer eine besonders starke Torpedoarmierung gehabt hat. — Die Stellungnahme des Admirals Beatty trifft in beiden Fällen das Richtige. Für die beiden englischen Schiffe, die sich einbildeten, U-Boote gesehen zu haben, ist dies wahrscheinlich der Grund dafür gewesen, daß sie den Kampfplatz nach Untergang von „Leopard" beschleunigt verlassen und leider nicht nach Überlebenden gesucht haben.

Aus dem offiziellen englischen Seekriegswerk, das den Kampf zwischen „Leopard" und den beiden Engländern nur kurz schildert, geht hervor, daß „Leopard" sich bis zum äußersten mit größter Tapferkeit gewehrt hat. „Nahezu eine Stunde standen die Deutschen gegen eine Feuerwalze von Granaten, welche ununterbrochen in das Schiff schlugen. Innere Brände und das Bersten der schweren Geschosse der »Achilles« verursachten Explosionen und Flammenausbrüche, welche die dunklen Rauchwolken, die das Schiff einhüllten, durchleuchteten. Als der Gegner zu sinken begann, schien es, als wäre das ganze Vorschiff rotglühend, so daß man es auch schmelzend denken konnte. Aber die Deutschen fochten weiter ohne jedes Zeichen einer Übergabe." — Die gesamte Besatzung des „Leopard" starb ruhmvoll kämpfend den Heldentod.

S. M. Hilfskreuzer „Wolf“.



1 : 1500

Br. R. T. = 5809; Länge: 127,8 m; Breite: 17 m; Tiefgang: 8 m

Angaben über die Besatzung:

Komdt. F. Kapt. Nerger
I. O. Kaptlt. Brandes (Iwan)
(ab 27. 2. Komdt. „Iltis“)
N. O. Kaptlt. d. Res. Schmehl
(ab 27. 2. I. O.)
A. O. Kaptlt. Witschetzky
Adj. u. F. T. O. Oblt. z. S. Kienast (Helmuth)
(ab 27. 2. auch N. O.)
T. O. Lt. z. S. v. Auerswald
Lt. z. S. d. Res. Rose
Lt. z. S. d. Res. Bissering
Lt. z. S. d. Res. Szielasko
Lt. z. S. d. Res. Wulff
Flugzeug-Beob. Lt. d. R. M. A. Stein
Min. Offz. Torp. Oblt. Dietrich
Schiffsarzt M. Ob. Assist. Arzt d. Res.
Dr. Hauswaldt
M. Feldhilfsarzt Runze
Leit. Ing. Ob. Masch. Meyer (Christian)
(nach Rückkehr z. M. Ing. ernannt)
M. Zahlm. Hellemeyer

Hierzu 247 aktive und 84 inaktive Mannschaften

Gesamtkopfstärke: 347

Anfang des Jahres 1916 befand sich auf Grund der bisherigen Erfahrungen sowohl im Kreuzerkrieg als im Minenkrieg auf Veranlassung des Admiralstabes ein Hilfskreuzer für eine große überseeische Minenunternehmung in Ausrüstung. Dieser Hilfskreuzer, der alte, in England gekaufte Dampfer „Belgravia" der Hamburg-Amerika-Linie (Hapag) erhielt den Namen „Wolf" und stellte unter dem Korvettenkapitän Curt Hermann in Dienst. Man rechnete damit, daß er Ende Februar 1916 seine Reise antreten könne. Kurz vor der Ausreise kam das Schiff auf der Elbe bei Neuwerk, außerhalb des Fahrwassers vor Anker liegend, beim Schwojen im Mahlstrom bei Schneetreiben mittschiffs fest, das Schiff bog sich durch, so daß schwere Beschädigungen an Kessel und Maschine auftraten. Aus diesem Grunde mußte das Schiff sofort außer Dienst gestellt werden. Da der Admiralstab die Aufgabe, die dem „Wolf" zugeteilt war, für außerordentlich wichtig hielt, wurde sofort nach einem neuen geeigneten Dampfer als Hilfskreuzer gesucht. Die entstandene Verzögerung ist insofern mittelbar von Vorteil gewesen, als am 27. Februar, wo „Wolf" hätte auslaufen sollen, die Engländer besonders genau über das Ausrüsten von deutschen Hilfskreuzern orientiert waren. Der Hilfskreuzer „Greif", der am 27. Februar auslief, wurde am 29. Februar vernichtet.

Anfang März wurde von der Hansa-Linie der deutsche Dampfer „Wachtfels" angefordert, der nunmehr als neuer „Wolf" zur Erledigung der erforderlichen Arbeiten auf die Wilhelmshavener Werft gebracht wurde. Die Besatzung des alten „Wolf" ging geschlossen auf den Dampfer „Wachtfels", d. h. auf den neuen „Wolf", über. Kommandant auf „Wolf" wurde Korvettenkapitän Nerger[1]), der seit Juli 1914 den Kleinen Kreuzer „Stettin" im Verband der IV. Aufklärungsgruppe führte. Er fand bei seinem Kommandoantritt „Wachtfels" bereits in der Ausrüstung in Wilhelmshaven vor, nahm aber sofort entscheidenden Einfluß auf die Herrichtung des Schiffes für die gestellten Aufgaben. Auf die Geheimhaltung wurde der allergrößte Wert gelegt. Man hoffte, daß „Wolf" etwa Ende April würde auslaufen können. Die Arbeiten verzögerten sich jedoch mehr, als man angenommen hatte. Als er Ende Mai nach Fertigstellung und Ausbildung der Besatzung auslaufen wollte, wurde auf Anraten des Chefs des Stabes der Flotte Gegenbefehl erteilt, da bei der Kürze der Nächte, den Nachrichten über die Verteilung der englischen Blockadestreitkräfte und

[1]) Obwohl dem Korvettenkapitän Hermann nicht der geringste Vorwurf gemacht werden konnte, wurde die Ablösung mit der Begründung verfügt: „Für die Lösung von Aufgaben, wie sie S. M. S. »Wolf« gestellt werden, ist es unbedingt erforderlich, daß der Leiter des Unternehmens nicht nur tüchtig ist, sondern auch Glück hat."

der Langsamkeit S. M. S. „Wolf“ (10,5 Seemeilen) an ein Gelingen des Durchbruches nicht geglaubt wurde. Während der Sommermonate wurde das Schiff unter dem Namen „Jupiter“ zu Schleppversuchen mit U-Booten und zu verschiedenen anderen Aufgaben verwandt. Umfangreiche Brände, die wiederholt in der großen Kohlenladung auftraten, gaben im Herbst 1916 Veranlassung zu Umbauten. Dabei wurden Verbesserungen an der Artillerie (Verstärkung auf 7 bis 15 cm), Torpedoarmierung (vier 50 cm-Rohre) und der Feuerleitung vorgenommen. Als neuer Auslauftermin wurde nunmehr Ende November 1916 festgesetzt.

Der Operationsbefehl für den Hilfskreuzer „Wolf“ wurde am 18. November 1916 im Admiralstab ausgefertigt. Er stimmt in allen Hauptpunkten mit dem für den ersten „Wolf“ am 18. Februar ausgefertigten Operationsbefehl überein und lautete im Auszuge wie folgt:

„Auslaufen nach eigenem Ermessen. Hochseeflotte stellt für Aufklärungs- und Sicherungsdienst U-Boote, mit denen das Kommando S. M. S. »Wolf« die Vereinbarungen selbständig trifft. Wenn starke feindliche Gegenwirkung festgestellt wird, oder nach Beobachtungen vermutet werden kann, wird anheimgestellt, die Unternehmung auf einen günstigeren Zeitpunkt zu verschieben.

Aufgabe. Die Ansteuerung der wichtigsten Häfen von Britisch-Indien und Britisch-Südafrika sowie diejenigen Handelsstraßen, die solche Häfen untereinander verbinden, sollen durch Minen verseucht werden. Die wichtigsten Häfen sind: Colombo, Bombay, Karachi, Calcutta, Rangoon, Singapore, Kapstadt — letzterer Hafen soll zuerst, sonst mindestens fünf Häfen, verseucht werden, dann bleibt die Reihenfolge den Erwägungen des Kommandanten überlassen. Völlig überraschendes Auftreten im Operationsgebiet ist Vorbedingung für das Gelingen der Aufgabe, daher muß bei der Ausreise alles vermieden werden, was die Anwesenheit des Hilfskreuzers „Wolf“ vermuten läßt.

Bei der Verteilung der Minen auf die Häfen und Handelsstraßen ist zu berücksichtigen, daß es vorteilhafter ist, viele Plätze mit wenig Minen, als wenig Plätze mit vielen Minen zu belegen.

Die Minenfelder müssen unregelmäßig gelegt werden, um das Räumen zu erschweren. Die Tiefeneinstellung soll unter Berücksichtigung von Gezeitenstrom und Tidenhub so berechnet werden, daß das Vorhandensein einer Minensperre nicht schon durch das Auflaufen mittelgroßer Schiffe bekannt wird.

Nach Erledigung der Minenaufgaben ist Handelskrieg bis zur Erschöpfung der Mittel zu führen. Wahl des Tätigkeitsgebiets nach eigenem

Ermessen. Hauptangriffsziel ist die Getreidezufuhr aus Australien nach Europa, die während des ganzen Jahres erfolgt, weil die aufgestapelten Getreidemengen sehr groß sind im Verhältnis zu dem verfügbaren Schiffsraum.

Um die Anwesenheit von »Wolf« so lange wie möglich geheimzuhalten, empfiehlt es sich, nur solche Schiffe anzuhalten, deren Vernichtung mit Sicherheit zulässig ist.

Hilfsmittel. Auf Unterstützung aus der Heimat und aus dem neutralen Ausland kann nicht gerechnet werden.

Befehle und Nachrichten aus der Heimat werden über Nauen gegeben. (Es folgt dann Anweisung, in welcher Weise und in welcher Zeit von Nauen empfangen werden kann.)

Es empfiehlt sich, eine geeignete Prise zur Unterbringung von Fahrgästen der anderen Prisen zu verwenden.

Neutrale Staaten werden deutschen Prisen kein Asyl gewähren. Prisen, die nach einem neutralen Hafen gesandt werden sollen, müssen daher vorher (auf Grund der Prisenordnung Ziffer 114) als Hilfsschiff verwendet und außerdem entsprechend dem »Abkommen über die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe« in Kriegsschiffe verwandelt worden sein.

Das Hilfskriegsschiff heißt Flagge und Wimpel; der Kommandant, der ein in der Rangliste aufgeführter aktiver oder Reserveoffizier sein muß, erhält eine schriftliche Bestallung, die Besatzung wird aus der Besatzung des Hilfskreuzers entnommen, kann aber aus eingeborenem Personal, das etwa an Bord der Prise vorgefunden wird, ergänzt werden; die Prise ist zu bewaffnen. Die Umwandlung darf nicht in neutralen Gewässern vorgenommen werden.

Diese in Hilfskriegsschiffe umgewandelten Prisen sollen nicht selbständig Handelskrieg führen.

Wenn Prisen in Hilfskreuzer umgewandelt, bewaffnet und zum Kreuzerkrieg verwendet werden sollen, ist mit großer Sorgfalt auf die Erfüllung der Vorschriften zu achten, die im VIII. Haager Abkommen niedergelegt sind.

Wenn der Handelskrieg keine Aussicht auf Erfolg mehr bietet und der Versuch, heimzukehren, unzweckmäßig erscheint, soll das Schiff aufgelegt werden.

Besondere Sorgfalt ist aufzuwenden, um zu verhindern, daß unseren Feinden bekannt wird, daß wir imstande sind, ihre geschlüsselten Nachrichten zu lesen."

Das Kriegstagebuch des Hilfskreuzers „Wolf" beginnt mit dem 11. November 1916, wo das Schiff in Wilhelmshaven die Kohlen bis auf

6400 Tonnen auffüllte. „Wolf" ging anschließend durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal noch unter dem Namen „Hilfsschiff Jupiter" nach Kiel.

Vor Kiel fanden noch einige abschließende militärische Übungen, Artillerie- und Torpedoschießen statt, und in der Nacht auf den 16. wurden außerhalb Kiels von dem Minenschiff „Deutschland" 465 Minen genommen.

Am 21. wurde ein Flugzeug an Bord gegeben und am Freitag dem 24. um 10 Uhr abends zur Durchführung der im Operationsbefehl gestellten Aufgaben von der Boje losgeworfen.

Infolge Bunkerbrandes in einem Laderaum mußte aber wieder an die Boje zurückgekehrt werden. Bis zum 29. war Hilfskreuzer „Wolf" durch die Maßnahmen zur Bekämpfung des Feuers, durch Umstauen der Kohlen und durch die Vorbeugungsmittel gegen ähnliche Fälle festgehalten.

Das Auslaufen war nunmehr auf den 30. November vormittags festgesetzt worden, doch wurde es wegen dichten Nebels um sechs Stunden verzögert. Das Schiff hatte jetzt einen Gesamtkohlenbestand von 6285 Tonnen und konnte hiermit bei dem entsprechenden Tiefgang nur 10,5 Seemeilen als Höchstgeschwindigkeit erreichen.

Um die Absicht der Ausreise zu verschleiern, war die Mannschaft bis zum letzten Tage in Kiel beurlaubt und ihr nichts über irgendwelche besonderen Absichten mitgeteilt worden. Poststation blieb weiter Kiel. Beim Scheibenhof in Friedrichsort waren für den 4. Dezember Scheibe und Scheibenschlepper bestellt. Der Kaiser-Wilhelm-Kanal war benachrichtigt worden, daß „Wolf" am 4. nach einer Schießübung nach Wilhelmshaven gehen wolle. Alle diese Bestellungen wurden durch offene Morsesprüche gegeben. Die Feuer und der Lotse für den Aarösund wurden nicht von „Wolf", sondern von anderer Stelle angefordert.

Sobald das Schiff Kiel verlassen hatte, wurden bei Anbruch der Dunkelheit der Schiffskörper und die Boote schwarz, die Aufbauten braun gemalt. Das Schiff sollte hierdurch einen englischen Dampfer darstellen, wie solche nach Berichten der U-Bootskommandanten in der Nordsee fuhren.

Da „Wolf" eine starke U-Bootssicherung erhielt, so sei zunächst der Befehl für diese U-Boote im Auszuge angegeben:

„Aufgabe der U-Boote ist es, vor S. M. S. »Wolf« aufzuklären und gegebenenfalls ihm Unterstützung beim Zusammentreffen mit dem Feinde zu gewähren.

»U 66«, Kapitänleutnant v. Bothmer, bleibt stets bei »Wolf«. (»U 66« lief daher auch nach »Wolf« aus Kiel aus und blieb von Bülk-Feuerschiff an in seiner Nähe.)

»U 83«, Kapitänleutnant Hoppe, steht an Tag 1 um 8 Uhr vormittags etwa 6 Seemeilen von der norwegischen Küste und 15 Seemeilen rechtweisend Ost von Kristiansand[1]).

»U 24«, Kapitänleutnant Remy, steht zur gleichen Zeit etwa 15 Seemeilen rechtweisend Süd von Kristiansand.

»U 81«, Kapitänleutnant Weisbach, steht an einem Punkt, der etwa 10 Seemeilen südöstlich von »U 83« liegt.

Die drei letztgenannten U-Boote fahren von ihren Anfangsstellungen mit 10 Seemeilen Fahrt so, daß sie den Hilfskreuzer »Wolf« nach Norden und Westen in etwa 40 Seemeilen Abstand sichern.

»Wolf« beabsichtigt am 1. Tag um 5 Uhr nachmittags bei Lindesnes in Nord 10 Seemeilen zu stehen. — Am 2. Tag um 5 Uhr vormittags bei Utsire, um 10 Uhr vormittags vor Korsfjord, um 10 Uhr nachmittags auf 62° Nord und 3° 35′ Ost, und am 3. Tag um 6 Uhr nachmittags auf 65° Nord, 0° Ost. Wird »Wolf« durch feindliche Streitkräfte gestellt, so ist der eigene Standort der Boote sofort zu melden, und wenn der Standort von »Wolf« bekannt ist, auf ihn zu sammeln. Sonst möglichst wenig melden. Die Anwesenheit des Hilfskreuzers darf nicht in die Erscheinung treten. »Wolf« benutzt seine Funkstation daher nur im dringenden Notfall, z. B. beim tatsächlichen Zusammentreffen mit dem Feinde. Als Funkstation benutzt »Wolf« sonst zum Geben die Funkstation von »U 66«, mit dem Verbindung besteht. »Wolf« hört aber alle Signale selbst ab."

Für die Funktelegraphie wurde noch eine Reihe von Sonderbefehlen ausgegeben.

S. M. S. „Wolf" dampfte zunächst mit langsamer Fahrt nordwärts nach dem Kleinen Belt; da die Sichtigkeit erheblich abnahm, mußte vor dem Kleinen Belt geankert werden. Hierdurch trat eine Verschiebung aller Maßnahmen um einen Tag ein, so daß die Fahrt durch den Kleinen Belt erst am 1. Dezember, 7 Uhr abends, fortgesetzt werden konnte. Kurz vor Mitternacht wurde Fridericia passiert und dann weiter durch den Samsö-Belt ins Kattegat gesteuert. Unter der schwedischen Küste wurde lebhafter Dampferverkehr beobachtet und einigen Dampfern durch Kursänderung ausgewichen.

Am 3. Dezember, 7 Uhr 30 morgens, wurde „U 66" in Schlepp genommen. Da zufälligerweise ein Segelfischerfahrzeug in der Nähe

[1]) Die Standorte der U-Boote sind im Dienstbefehl nach der Quadratkarte angegeben. Hier im Text sind sie so bezeichnet, daß sie ohne Benutzung einer Quadratkarte leicht gefunden werden können. Auch waren die Anfangspunkte und die geplanten Kurse dem Befehl in einer Skizze beigefügt. Da sich auf dem Marsch nichts ereignete, so sind sie hier fortgelassen.

war, wurde die englische Handelsflagge gesetzt, um das Anhalten des Dampfers durch ein U-Boot darzustellen. Das U-Boot wurde mit 10 Seemeilen Fahrt unter Wasser geschleppt und stand während des Schleppens in telephonischer Verbindung mit „Wolf". Der Marsch ging in einem Abstand von 10 Seemeilen von der norwegischen Küste weiter, doch war das Wetter so unsichtig und regnerisch, daß „Wolf" von der Küste aus nicht beobachtet werden konnte. Um 5 Uhr nachmittags wurde das U-Boot losgeworfen, um den Marsch nach Norden mit möglichster Beschleunigung fortsetzen zu können. Während des Aufholens der Schlepp-leine passierte in 1½ Seemeilen Abstand ein größerer Dampfer. Es wurde in 6 Seemeilen Abstand von der Küste marschiert, während der Nächte waren Petroleum-Positionslaternen gesetzt und einzelne Seitenfenster erleuchtet, weil alle anderen Dampfer hell erleuchtet fuhren.

Am 4. um 7 Uhr morgens stand „Wolf" bei Utsire. Der Wind frischte auf, und es wehte Stärke 6 aus nordöstlicher Richtung bei ziemlich starker Dünung, so daß im Laufe des Vormittags auf 9 Seemeilen und mittags sogar auf 7 Seemeilen mit der Fahrt heruntergegangen werden mußte. Erst gegen Abend konnte wieder mit höherer Fahrt gedampft werden.

Am 5. morgens frischte der Wind wieder bis Stärke 8 auf. Das schwerbeladene Schiff nahm sehr viel Wasser über. Da Gefahr bestand, daß die Klappen an den Geschützpforten zerschlagen wurden, mußte auf Westkurs beigedreht werden. „U 66" drehte ebenfalls bei. Der augenblickliche Standort war nach Ansicht des Kommandanten „wegen der Verbindungslinie Nordkap—Färöer" nicht sehr günstig. Aus dem ziemlich lebhaften feindlichen Funkverkehr wurden drei englische Funksprüche aufgefangen, die dahin gedeutet werden konnten, daß „Wolf" von einem dänischen Dampfer oder dänischen Segelfahrzeug an der norwegischen Küste gemeldet worden sei. In dem Funkverkehr zwischen englischen Kriegsschiffen und Hilfskreuzern war davon die Rede, daß die Geschwindigkeit 10 Knoten betrug, daß die obere Brücke weiß, darunter braun, und der Rumpf schwarz sei, alles Dinge, die auf „Wolf" zutrafen. Als der Wind weiter links drehte und etwas abflaute, wurde daher der Versuch gemacht, auf Nordkurs zu lenzen. Jedoch kamen so schwere Brecher über, daß dieser Versuch zunächst aufgegeben werden mußte und erst um 10 Uhr abends wiederholt wurde. Die Verständigung mit „U 66" mit Unterwasserschallsignalen kam nicht mehr zustande.

Am 6. Dezember frischte der südwestliche Wind bis Stärke 10 auf, die See war sehr steil und hoch, und es mußte wieder auf West zu Nord beigedreht werden. Gegen 4 Uhr nachmittags passierte das Minimum mit einem Barometerstand von 735 Millimetern, der Wind sprang plötzlich auf Nord-

weſt, Stärke 11, und das Barometer ſtieg ſteil an. Bei der durcheinanderlaufenden See war es nicht möglich, den Marſch fortzuſetzen. Erſt gegen Abend flaute der Wind etwas ab, und es konnte die Fahrt allmählich wieder geſteigert werden. Fahrzeuge wurden nicht geſichtet. Auf dem befohlenen Sammelplatz für Tag 3 wurde eine Zeitlang auf »U 66« gewartet. Als aber von dem Boot nichts bemerkt wurde, auch ſonſt keinerlei Verbindung hergeſtellt werden konnte, trat der Hilfskreuzer „Wolf" den Marſch nördlich Island durch die Dänemark-Straße in etwa 70 Seemeilen Abſtand von Island an. Eine beſondere Anweiſung über die engliſchen Bewachungslinien nördlich von Schottland, wie ſie dem Kommandanten des Hilfskreuzers „Leopard" (ſ. Seite 225) zugegangen war, hatte „Wolf" nicht erhalten.

Während der Fahrt um Island bis zur Südſpitze Grönlands wurden keinerlei Schiffe geſichtet, auch keine Funkſprüche von Bedeutung empfangen. Am 9. Dezember dampfte „Wolf" durch große, ausgedehnte Eisfelder, durch Treibeisblöcke und paſſierte einen Eisberg von etwa 30 Meter Höhe und 150 Meter Länge. Der Kommandant vermerkt: „Nach der ganzen Lage des Eiſes iſt anzunehmen, daß es außergewöhnlich früh die Dänemark-Straße beſetzt hat, und es iſt ſicher, daß das Paſſieren ohne Schaden für das Schiff nur bei dem herrſchenden circumpolaren Vollmond durchführbar war. Beſonders intereſſant waren die Nordlichterſcheinungen während der Fahrt des Schiffes durch die Eisfelder. Das Nahen einer Lichtung im Eiſe zeigte ſich ſtets dadurch an, daß das im Eiſe völlig ruhig liegende Schiff plötzlich anfing zu ſtampfen."

Am 11. Dezember wurde etwa auf der Höhe der Südſpitze Grönlands die Fahrt verlangſamt, um kleinere Reparaturen von Außenbordsteilen vorzunehmen, die durch die Sturmtage nötig geworden waren, damit vor Eintritt in den vermutlichen Dampferweg der Hilfskreuzer vollkommen inſtand war. Gleichzeitig wurde das Schiff äußerlich umgemalt. Bis zum 17. Dezember traten keine beſonderen Ereigniſſe ein. In der Nacht fuhr „Wolf" mit ſchwachleuchtenden Poſitionslaternen, um nicht als abgeblendetes Fahrzeug aufzufallen und doch wiederum nicht zu früh geſichtet zu werden. Wind und Wetter waren im allgemeinen günſtig, ſo daß der gewählte Kurs durchgehalten werden konnte. Verſchiedentlich wurden Dampfer auf öſtlichem oder weſtlichem Kurſe geſehen und dieſen unauffällig ausgewichen. Hier ſei eingeſchaltet, daß ſich bei der Mannſchaft eine gewiſſe Enttäuſchung und damit wohl auch Unzufriedenheit bemerkbar machte. Der Beſatzung war die Hauptaufgabe des „Wolf", das Minenlegen in entfernten Häfen, unbekannt und unverſtändlich; ſie lebte vielmehr in dem Glauben, daß „Wolf" über jeden in Sicht kommenden

Ausreise des Hilfskreuzers „Wolf" vom 30. November bis 26. Dezember 1916.

Fortsetzung der Reise s. Skizze 46, Seite 296.

Dampfer herfallen müßte, sie sah daher in dem Ausweichen vor Dampfern eine Schwäche in der Führung. Am 17., morgens um 3 Uhr, kam 3 Strich an Steuerbord ein gut abgeblendetes Schiff in Sicht, das plötzlich sehr helle Topp- und Seitenlichter setzte. Es wurde ausgewichen und das Schiff auf 800 Meter auf Gegenkurs passiert. Auf „Wolf" hielt man den Dampfer zunächst der „Möwe" ähnlich; dieser rief mit heller Klapplaterne an, jedoch wurde nicht geantwortet, aber „Wolf" mit größter Stille in Gefechtsbereitschaft gesetzt. Es ereignete sich aber nichts Besonderes. Der Reiseweg von „Wolf" ist auf Skizze 46, S. 296, zu verfolgen.

Da „Wolf" auf einem Kurse fuhr, der mit dem Ziel Kapstadt von Dampfern und Segelschiffen wenig befahren wurde, so konnten nur dann Schiffe gesehen werden, wenn die Kurse dieser fremden Schiffe den „Wolf"-Kurs zufällig kreuzten. Vom 25. Dezember bis zum 15. Januar befindet sich täglich im Kriegstagebuch die Eintragung: „Nichts gesichtet." — Die Wetterverhältnisse waren normal. Die Sicherung des Atlantischen Ozeans durch englische und französische Kreuzer ist bei der Darstellung der Fahrt der „Möwe" Seite 172 geschildert worden, sie trifft auch für „Wolf" zu und ist daher dort nachzulesen. Je näher man Kapstadt kam, mit desto größerer Sicherheit konnte aus den funktelegraphischen Meldungen geschlossen werden, daß der Dampferverkehr in der Nähe dieses Hafens ziemlich lebhaft war. Obwohl eine Anzahl Meldungen über die Anwesenheit eines deutschen Hilfskreuzers im Atlantischen Ozean vorlagen, so bezogen sich diese doch durchweg auf die „Möwe". Die Engländer schienen nicht mit der Anwesenheit eines zweiten deutschen Hilfskreuzers, insbesondere nicht in der Gegend von Südafrika, zu rechnen, denn sogar die englischen Dampfer, welche im allgemeinen Befehl hatten, ihre Funkstation zum Senden wenig zu gebrauchen, meldeten ihre Ankunft. So funkte z. B. der große englische Dampfer „Oxfordshire" in offener Sprache auf das von dem „Naval Transport Officer" an ihn ebenfalls in offener Sprache gerichtete Ersuchen, seine Ankunftszeit, Zahl der Truppen, Kranken usw. Es wurden jedoch auch verschlossene Funksprüche englischer Transportschiffe abgehört.

Am 16. wurde von einer englischen Landfunkstation eine Kriegswarnung der Regierung an alle britischen Handelsschiffe gegeben, daß ein feindlicher Hilfskreuzer am 12. Januar etwa 450 Seemeilen ostsüdöstlich von Fernando Noronha gesichtet worden sei. Fregattenkapitän Nerger[1]) bemerkt hierzu: „Diese Nachricht kann unter der Bedingung, daß in den nächsten Tagen kein Schiff auf die von »Wolf« zu legenden Minen kommt

[1]) Er war inzwischen, ohne es zu wissen, zum Fregattenkapitän befördert worden.

und auch in der folgenden Zeit »Möwe« nicht an einem zu entfernten Platz gemeldet wird, zur Folge haben, daß der Feind die Minenverseuchung vor Kapstadt der »Möwe« zuschreiben wird und daß deshalb nicht auf die Anwesenheit eines zweiten Hilfskreuzers (»Wolf«) hingewiesen wird. Damit wird der Nachteil, den die Minenaufgaben vor Kapstadt der Erledigung der Minenaufgaben in Indien bringen könnten, vielleicht beseitigt werden."

Am Nachmittag des 16. Januar kam der Tafelberg in Sicht. Es wurde nun Kurs auf Dassen Island genommen.

Im folgenden sei wörtlich das Kriegstagebuch unter Weglassung unwesentlicher Angaben wiedergegeben:

„5 Uhr 15 abends. Backbord voraus kommen zunächst eine, dann bald darauf sieben Rauchwolken dicht beieinander in Sicht. Abstand etwa 20 Seemeilen. Es wird ausgemacht, daß es sich um einen Geleitzug mit Nordnordwestkurs handelt, bestehend aus einem Panzerkreuzer, Typ »Berwick«, an der Spitze, 2 sehr großen Dampfern mit zwei und 4 großen Dampfern mit einem Schornstein. Daher südlichen Kurs auf den Tafelberg genommen. Kürzester Abstand von dem Geleitzug 13 Seemeilen. Um 6 Uhr 25 abends war der Geleitzug aus Sicht." (Der gesichtete Panzerkreuzer war „Cornwall".)

„7 Uhr 15 mit Sonnenuntergang wieder Kurs auf Dassen Island genommen, um während der Nacht die Minenaufgabe vor Kapstadt zu lösen. Für die Lösung sind folgende Gesichtspunkte maßgebend:

Um bei normalen Verkehrsverhältnissen möglichst große Wirkungen zu erzielen, müssen die Minen so liegen, daß durch das Auftreffen des ersten Schiffes auf Minen nicht schon die Gesamtlage der Sperre verraten wird. Die Feststellung der Lage muß möglichst erschwert werden, ebenso die Räumung oder Umgehung. Feststellung und Räumung sind um so leichter, je mehr die Minen an der Hafeneinfahrt geworfen werden und je geschlossener sie liegen. Die Umgehung wird erschwert durch weitere Ausbreitung der Minenfelder. Ferner müssen die Bewegungen des »Wolf« bei der Durchführung der Aufgabe, wenn er überhaupt gesehen wird, keinen Verdacht erregen. Er darf also nicht zu auffallende Kurse steuern. Durch die Aufgabe ist gefordert, daß die Minen nur gegen große Schiffe wirken sollen. Demgemäß ist als Sperrgebiet die Linie Dassen Island nach Slang Kop Point auf etwa 80 bis 100 Meter Wassertiefe das beste und sind die Minen wie in der Skizze schraffiert dargestellt zu verteilen. Mit Rücksicht auf die weiteren Aufgaben will ich 70 Minen hier verwenden. — Abends um 9 Uhr Windstille, sternklare Nacht, außergewöhnliche Sichtigkeit. Auf dem Gebiet der geplanten Sperre 1 wird festgestellt, daß die Tiefen der Karten zu gering angegeben sind; es wird »kein Grund«

gelotet. Auch nachdem durch Basisgerätmessung und Peilung von Dassen Island nahezu die Position der Sperre 2 erreicht ist, sind brauchbare Wassertiefen noch nicht vorhanden. Inzwischen ist in Richtung auf Robben Island ein unregelmäßiges Blinkfeuer gesichtet worden, bald darauf daneben ein zweites. Mit zunehmender Dunkelheit werden diese Feuer als außerordentlich starke Scheinwerfer ausgemacht. Es bestehen zunächst Zweifel darüber, wo diese Scheinwerfer stehen. Da die Entfernung bis Kapstadt etwa 40 Seemeilen beträgt, die Lichtquellen selbst aber bereits sichtbar werden, liegt die Vermutung nahe, daß sie sich auf Bewachungsfahrzeugen außerhalb Kapstadts befinden. Dies gewinnt auch dadurch an Wahrscheinlichkeit, daß einzelne weiße Lichter neben ihnen sichtbar werden[1]). Die weißen Lichter lösen sich allmählich aus den Scheinwerferkegeln und nähern sich schnell. Da noch immer keine brauchbaren Wassertiefen gefunden worden sind, wird vor diesen Lichtern nach Südwest ausgewichen. Es stellt sich heraus, daß die Lichter einem nordwärts steuernden großen Dampfer angehören. Es wird wieder auf Dassen Island zu gehalten, aber erst um 10 Uhr 45 abends wird eine brauchbare Wassertiefe gelotet. Da der Mond schon um 11 Uhr 30 aufgeht, ergibt sich, daß der ursprüngliche Plan mit Rücksicht auf die außergewöhnlich sichtige Nacht und die deutlich erkannten Kriegsmaßnahmen nicht durchführbar ist. Er wird daher dahin geändert, daß, soweit die Wassertiefen es zulassen, wenigstens die Hauptan- und -ausfteuerung nach Norden in dieser Nacht mit Minen verseucht werden soll.

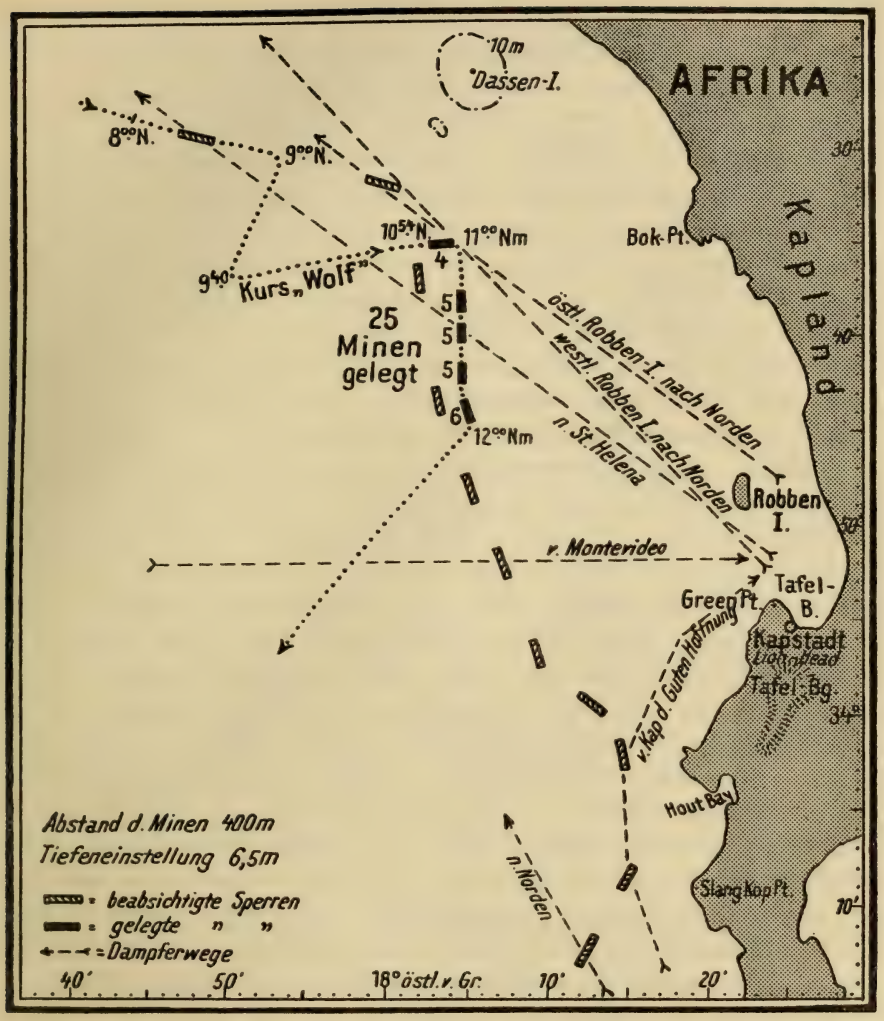
Dies gelingt in den in Schwarz dargestellten Sperren (siehe Skizze). Geworfen werden 25 Minen.

Um 12 Uhr nachts, etwa eine halbe Stunde nach Mondaufgang, ist die Sichtigkeit so groß geworden, daß man einen Greenpoint passierenden auslaufenden Handelsdampfer deutlich in seinen Formen sowie die einzelnen Lichter der Stadtbeleuchtung von Kapstadt auf 20 Seemeilen erkennen kann. Es erscheint mir daher richtiger, das Werfen der Sperre abzubrechen und mit Westsüdwestkurs von der Küste abzustehen."

Das Minenwerfen sollte in der folgenden Nacht fortgesetzt werden; es war beabsichtigt, einige Sperren zwischen Kap der Guten Hoffnung und Slang Kop Point und unter besonders günstigen Umständen noch etwas nördlich davon zu werfen.

---

[1]) Später wurde festgestellt, daß die Scheinwerfer in der Tafelbucht innerhalb Robben Island an Land standen, der eine vermutlich auf Lion Head, der andere auf dem östlichen Ufer der Bucht. Sie bildeten eine Lichtsuchsperre, schlugen mit großer Streuung und häufig mit erheblicher Erhöhung Halbkreise nach westlicher und nördlicher Richtung. Es waren Scheinwerfer von ganz außerordentlicher Leuchtkraft, und starke Luftspiegelung hatte ihre Sichtigkeit wesentlich erhöht.



Minensperre vor Kapstadt, gelegt am 16. Januar 1917.

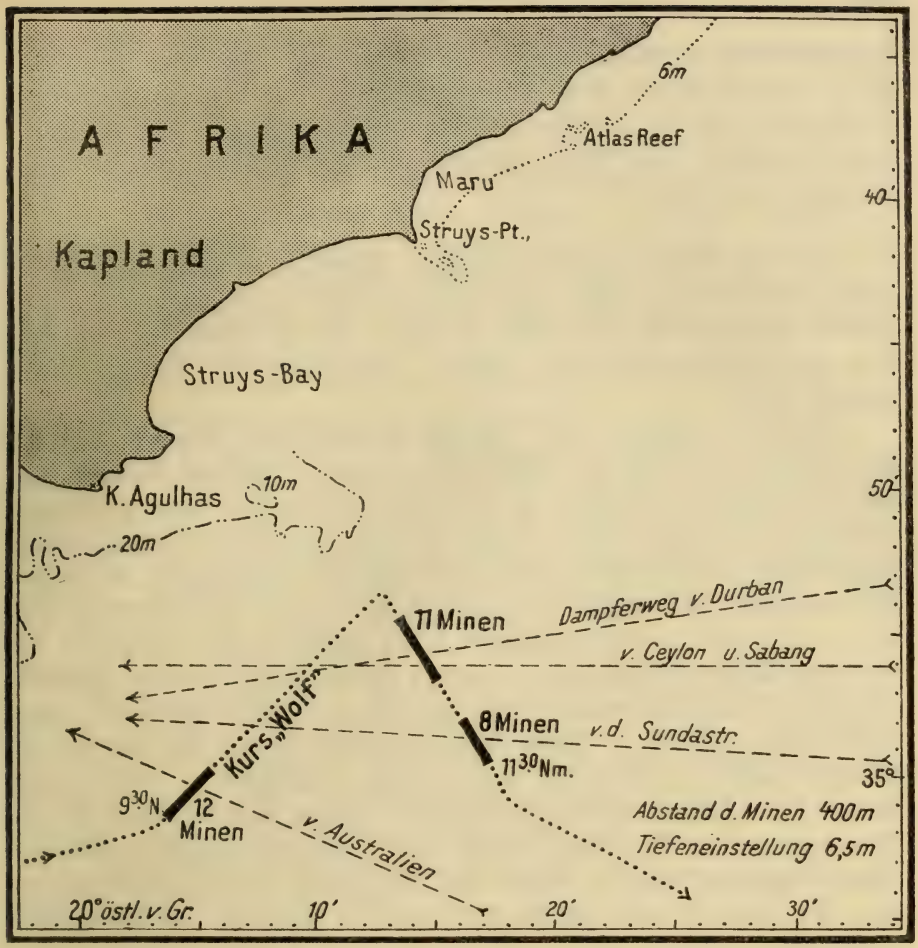
Am 17. Januar, 6 Uhr abends, wurde das Kap von Südwesten her angesteuert, so daß Aussicht bestand, nach Eintritt völliger Dunkelheit die Sperren zu legen und noch vor Mondaufgang wieder hinreichenden Abstand von der Küste zu erreichen. Der Anmarsch mußte wegen des Dampferverkehrs in der Nähe des Sperrgebiets unterbrochen werden. Es stellte sich dann heraus, daß erst in solcher Nähe von der Küste brauchbare Tiefen gefunden wurden, daß die Sperre für die große Schiffahrt an dieser Stelle nicht mehr zum Tragen kommen konnte. Das Werfen dieser Sperre wurde daher aufgegeben, und der Kommandant ent-

schloß sich, um den von Osten kommenden Verkehr zu schädigen, in der nächsten Nacht das Gebiet 5 bis 15 Seemeilen südlich Kap Agulhas zu verseuchen.

Deshalb wurde zunächst in südlicher Richtung noch während der Nacht von der Küste abgelaufen und außerhalb der Dampferwege nach Australien gedampft und dann gegen Abend des 18. das Kap Agulhas von Westen so angesteuert, daß das Feuer mit Dunkelwerden in Sicht kam. Es wurden südöstlich vom Kap drei Sperren, insgesamt 31 Minen, in der Zeit von 9 Uhr 30 bis 11 Uhr 30 abends geworfen, durch welche die Dampferwege Kapstadt—Durban, Kapstadt—Ceylon, Kapstadt—Sundastraße und Kap Agulhas—Australien bei einem Passierabstand zwischen 5 und 10 Seemeilen von diesem Kap verseucht wurden. „Besonders vielversprechend scheint diese Sperre für den Verkehr Kapstadt—Durban, der nach dem Funkspruchverkehr sehr lebhaft sein muß und zur Zeit besonders Truppentransporte einschließt." Nach Beendigung wurde mit östlichem Kurse zwischen den Dampferwegen nach der Sundastraße und Australien auf dem kürzesten Wege durch den Agulhasstrom hindurchgesteuert. Fregattenkapitän Nerger wählte seinen Kurs derart, daß möglichst die südwestlichen Winde und der östliche Strom ausgenutzt werden konnten. Erst etwa auf 80° Ost ließ der Kommandant nach Norden steuern, um den in dieser Jahreszeit häufigen Mauritiusorkanen möglichst aus dem Wege zu gehen, „damit die Beschädigungen der Pforten und Klappen der Armierung vermieden werden, die Herrichtung der Minen, die am Anfang der Reise bei dem schlechten Wetter stark unter Wasser gelitten hatten, weiter gefördert werden und schließlich das erforderliche Umtrimmen von etwa 600 Tonnen Kohlen gesichert erfolgen kann". Der Marsch wurde mit sparsamstem Kohlenverbrauch ausgeführt, denn Colombo brauchte nicht vor dem 16. Februar erreicht zu werden, da erst dann die Mondverhältnisse die Durchführung der Aufgabe dort gestatteten.

Am Nachmittag des 18. Januar war der Funkspruch aufgefangen worden, daß der britische Dampfer „St. Theodore" von einem Hilfskreuzer („Möwe") gekapert sei und, als Hilfskreuzer armiert, ebenfalls im Atlantischen Ozean operiere. Auf diese Weise war wiederum eine Möglichkeit gegeben, daß die Tätigkeit des Hilfskreuzers „Wolf" verschleiert blieb. Bis zum 27. Januar, an welchem Kaisers Geburtstag gefeiert wurde, steht täglich im Kriegstagebuch: „Nichts gesichtet." In der Nacht vom 26. zum 27. wurde aber von einer englischen Landstation folgender Funkspruch aufgefangen:

„Kriegswarnung der Regierung: Unterseeboote bei Kapstadt. Entsprechende Vorsichtsmaßregeln treffen."



Minensperre vor Kap Agulhas, gelegt am 18. Januar 1917.

Der Kommandant des „Wolf" bemerkt hierzu: „Das Erscheinen von U-Booten vor Kapstadt halte ich für ausgeschlossen. Von einer derartigen Unternehmung hätte ich sonst in Berlin informiert werden müssen. Es sind also Minen zur Wirkung gekommen. Da der Gegner sie nicht erkannt hat, besteht die Hoffnung, daß noch weitere Wirkungen eintreten werden. Auffallend ist, daß sich kein Lärm wie sonst erhebt, daß U-Boote ohne Warnung angegriffen haben. Daß dies geschehen, und sogar außerhalb des Kriegsgebietes, würde der Engländer sicher zur Stimmungsmache ausgenutzt haben, wenn dadurch ein Handelsschiff getroffen worden wäre. Es ergibt sich daher für mich die Hoffnung, daß ein Kriegsschiff getroffen worden ist." — Bis zum 6. Februar wird wieder nichts gesichtet. An diesem

Tage findet sich im Kriegstagebuch die Bemerkung: „Seit zehn Tagen ruft die Funkstation Perth einen Transportdampfer und gibt täglich dasselbe 28 Gruppen lange Signal, das nicht beantwortet wird, ab." Der Kommandant vermutete, daß dieser Dampfer auf den Agulhasminen verlorengegangen sein könnte.

Mit dem Eintritt des Hilfskreuzers „Wolf" in den Indischen Ozean wird es notwendig, zunächst einen Überblick über die Gesamtlage der vom Feinde drohenden Gegenwirkung zu geben. Es ist selbstverständlich, daß diese dem Kommandanten des „Wolf", Fregattenkapitän Nerger, nicht bekannt war.

Schon im Sommer 1916 nach den Erfolgen der „Möwe I" war der Commander in Chief der Ostindischen Station, Admiral Wemyß, mit Admiral Grant in Colombo zu einer Besprechung der Lage zusammengekommen, um gegen eine Störung des englischen Handels durch deutsche Hilfskreuzer im Indischen Ozean entsprechende Maßnahmen zu treffen. Diese bezogen sich zunächst auf Umlegen der üblichen Dampferwege, und zwar in der Form, daß außerhalb dieser Wege je nach Häufigkeit des Verkehrs mehrere Nebenwege zu beiden Seiten und in solchem Abstande voneinander befohlen wurden, daß niemals zwei Wege gleichzeitig überblickt werden konnten. Jeder Handelsdampfer erhielt den für ihn bestimmten Weg von Hafen zu Hafen streng vorgeschrieben, und niemals durften zwei Dampfer hintereinander den gleichen Weg befahren. An die Brennpunkte des Verkehrs, wo die Wege aus geographischen Gründen zusammenlaufen mußten, wurde eine Bewachung durch Kriegsschiffe gelegt. Es würde zu weit führen, alle einzelnen Wege im Indischen Ozean anzugeben.

Um Colombo bis nach Sumatra wurden neun Bewachungszonen gebildet und den Japanern unter Admiral Oguri die Malakkastraße mit Stützpunkt Singapore zugeteilt. Es ist bemerkenswert, daß die japanischen Streitkräfte als „Brothers patrol" bezeichnet werden.

Anfang 1917, obwohl über die Fahrt des „Wolf" wahrscheinlich noch nichts bekannt war, schickte die englische Admiralität ein Warnungstelegramm an die verantwortlichen Admirale im Indischen Ozean und befahl u. a., daß der Admiral in Kapstadt eine von ihm beabsichtigte Fahrt mit dem Kreuzer „Hyacinth" nach Ostafrika aufzuschieben hätte, und daß der Kreuzer „Minerva" aus dem Roten Meer nach Sokotra gelegt werden solle.

Als am 12. Januar der englische Kohlendampfer „Minieh" von „Möwe" an der brasilianischen Küste gekapert worden war, wirkte sich dies

sofort bis in den Indischen Ozean aus. Ende Januar gingen vor Kapstadt die beiden Dampfer „Matheran" und „Portugal" (?) verloren, und ein schwedisches Schiff wurde vermißt. Zunächst wurde auf deutsche U-Boote geschlossen, wie dies der früher erwähnte Funkspruch bereits erkennen läßt. Später schob man den Verlust der Schiffe auf Innenexplosion, und schließlich wurden als Ursache Minen gefunden. Zunächst wurden alle Transporte nach Kapstadt sofort abgestoppt, und man erwartete, daß bei Durban und vor Delagoa Bay ebenfalls Minen gelegt werden würden. Man zog zum Minensuchen geeignete Fahrzeuge von Indien und Australien heran.

Mitte Januar 1917 war die Verteilung der Seestreitkräfte des Feindes im Indischen Ozean in großen Zügen wie folgt:

Station Kapstadt: Panzerkreuzer „Kent" und Kreuzer „Hyacinth". Dieser Station unterstellt war die Ostafrikagruppe, bestehend aus 9 Kriegsfahrzeugen, darunter die Kreuzer „Talbot" und „Challenger", der Hilfskreuzer „Himalaya" und die Kanonenboote „Thistle", „Mersey", „Severn". Diese Gruppe befand sich teils an bestimmten Plätzen, teils unterwegs längs der ganzen Ostküste Afrikas.

Station Ostindien:

1. Britische Streitkräfte: 20 Kriegsfahrzeuge, darunter der Panzerkreuzer „Eurydalus", ferner die Kreuzer „Pyramus", „Fox", „Sapphire", „Clio", „Odin", „Minerva", „Philomel", „Juno" sowie die Kanonenboote „Britomart", „Bramble". Vorstehend genannte Schiffe waren vom Roten Meer über Aden, Bombay bis Colombo verteilt.

2. Französische Streitkräfte: Panzerkreuzer „Pothuau", die Kreuzer „d'Entrecasteaux" und „d'Estrées".

Chinesische Station:

1. Britische Streitkräfte: 13 Kriegsfahrzeuge, darunter die Kreuzer „Psyche", „Cadmus", „Venus", „Diana", die Zerstörer „Fame", „Virago", „Whiting", „Huon", „Torrens", „Swan". Der Wirkungskreis dieser Schiffe reichte von Colombo über Singapore bis Hongkong.

2. Japanische Streitkräfte: Die Kreuzer „Suma", „Niitaka", „Akaschi", „Tsuschima" und die Zerstörer „Katsura", „Kayede", „Ume", „Kusoniki". Ein Teil dieser Schiffe war bereit, um ins Mittelmeer zu gehen.

Im vorstehenden sind nicht weniger als 55 Schiffe aufgeführt, welche gegen einen einzigen deutschen Hilfskreuzer eingesetzt werden konnten. Das englische amtliche Werk betont zwar, daß man hierbei die sehr große Meeresfläche in Rücksicht ziehen müsse, trotzdem bleibt aber die ungeheure Zahl der Sicherungsstreitkräfte bestehen, die sogar im weiteren Verlauf, als das Auftreten von „Wolf" bekanntwurde, noch ver-

mehrt wurde. So trat beispielsweise am 7. Februar noch der Kreuzer „Newcastle" zur Colombosicherung. Anfang April kamen die Kreuzer „Gloucester", „Brisbane" und der Flugzeugträger „Raven II" hinzu, der unter Bedeckung des französischen Kreuzers „Pothuau" den Chagos-Archipel und die Malediven absuchte, als „Wolf" schon lange nach Australien unterwegs war. Die japanische Regierung wurde gebeten, die beiden Kreuzer „Niitaka" und „Tsushima" von Singapore nach Kapstadt zu schicken, und die französische Regierung, ihre Kreuzer ganz den Engländern zur Verfügung zu stellen.

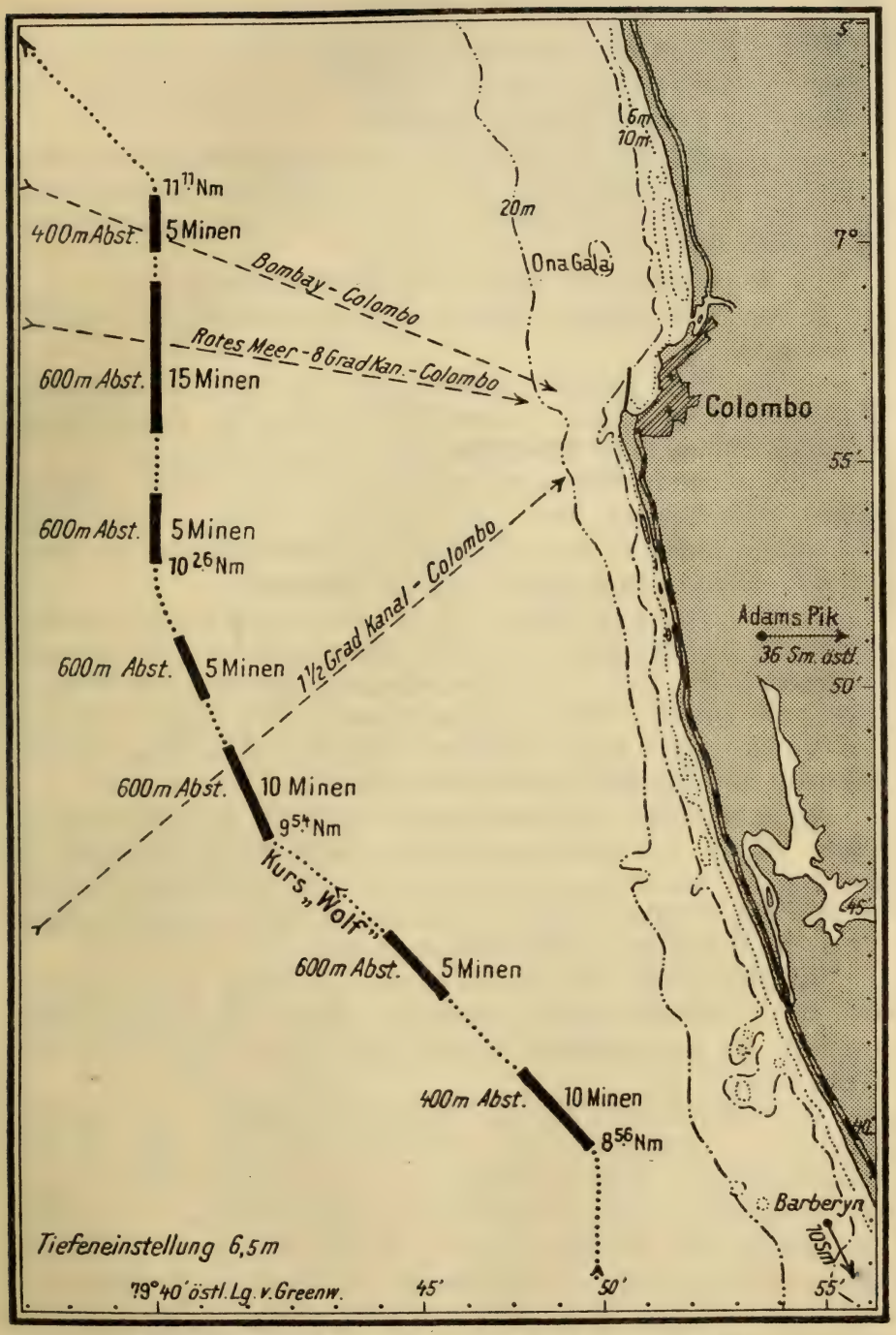
Obwohl die Handelswege nach dem Fernen Osten noch nicht bedroht waren, schwebte man in allergrößter Sorge, weil man annahm, daß ein deutscher Hilfskreuzer in erster Linie Waffen herausbringen würde, um damit die zahlreichen in Ostindien liegenden deutschen Schiffe auszurüsten.

Am 6. Februar wurde das von „Wolf" gelegte Minenfeld bei Kap Agulhas entdeckt.

Der weitere Reiseweg des „Wolf" durch den Indischen Ozean und in den australischen Gewässern ist wieder aus Skizze 46 zu ersehen.

Am 6. Februar stand „Wolf" fast rechtweisend Süd von der Insel Ceylon ungefähr 1500 Seemeilen ab, also genau in der Mitte des Indischen Ozeans (80° 32′ Ost und 19° Süd). Gegen Abend zeigte das Barometer und die Drehung des Windes, daß ein Orkan im Anzuge sei. Es wurde versucht, diesem Unwetter auszubiegen, doch stellte sich heraus, daß hierzu wenig Aussicht war. Es wurde daher beigedreht, und im Laufe des 7. ging die Nordostkante des Zentrums des Zyklons über das Schiff hinweg. Nach dem Passieren des Sturmes, der mit höchster Windstärke geweht hatte, wurde wieder nördlicher Kurs aufgenommen. Bis zum 15. Februar wurde kein Schiff gesichtet. Erst an diesem Tage beobachtete man einen Handelsdampfer in einem Abstand von etwa 8 Seemeilen, der anscheinend Kurs nach der afrikanischen Küste hatte. Am Nachmittag dieses Tages wurde hohes Land, der Adams Pik, ausgemacht und der Kurs auf Barberyn genommen.

Je näher man während der Fahrt durch den Indischen Ozean an die asiatische Küste kam, desto mehr häuften sich die Funksprüche. Am 13. Februar wurde zum erstenmal seit dem 11. Januar wieder deutscher Pressedienst von der Station Konstantinopel empfangen, der aber nur kurze Angaben des Heeresberichts enthielt. Am 14. wurde Funkverkehr beobachtet, aus dem hervorging, daß in Colombo, wahrscheinlich infolge des uneingeschränkten U-Bootkrieges, alle neutralen Schiffe angehalten wurden.



Minensperre vor Colombo, gelegt am 15. Februar 1917.

Da am Abend des 15. Februar zwei Dampfer passiert wurden, wurde „Wolf" bis auf die Positionslaternen abgeblendet; gleichzeitig wurden alle Vorbereitungen zum Minenwerfen getroffen.

Das Minenwerfen bei Colombo wird im nachfolgenden wieder wörtlich nach dem Kriegstagebuch, nur mit einigen Kürzungen, wiedergegeben. Fregattenkapitän Nerger beabsichtigte, Colombo mit seinen Zufahrtsstraßen in folgender Weise mit Minen zu verseuchen:

„1. Den Anmarsch von Süden gleich nördlich Barberyn.

2. Den Weg Colombo—Durban, der augenscheinlich zur Zeit befahren wird.

3. Den Weg Colombo—Minikoi und den Weg Colombo—Kap Comorin in einem Abstand von etwa 10 Seemeilen von Colombo selbst, so daß die Minen an der Grenze des flachen Vorgeländes liegen.

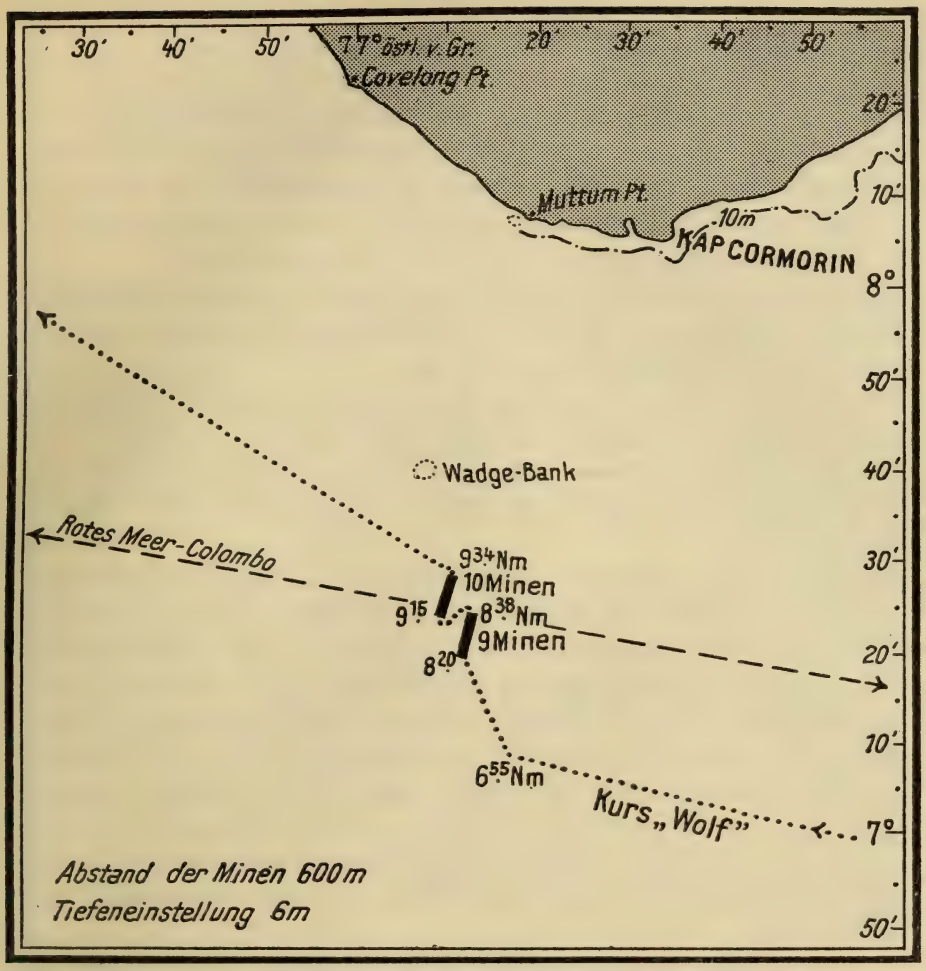
Ferner wird beabsichtigt, die direkte Route Malakkastraße—Minikoi, Sundastraße—Bombay, Golf von Bengalen—Arabisches Meer durch Sperren bei Point de Galle zu treffen, und schließlich noch die Route Minikoi—Colombo durch Sperren auf der Wadgebank.

Da die Sperren bei Ceylon nicht in einer Nacht geworfen werden können, die Colombo-Sperren aber die wichtigeren sind und sich nur dann ausführen lassen, wenn keine Gegenmaßnahmen getroffen sind, so sollen diese zuerst geworfen werden. In der folgenden Nacht dann die Sperren auf der Wadgebank, und die Sperren bei Point de Galle später auf dem Rückwege vom Arabischen Meer in den Bengalischen Meerbusen.

Es ist sternenklare Nacht und normal feuersichtig. Der Mond steht im letzten Viertel. Der Nordostmonsun flaut gegen Abend vollständig ab und setzt erst wieder gegen Mitternacht ein. Die beabsichtigten Sperren werden mit 55 Minen von 9 bis 11 Uhr 15 abends geworfen (siehe Skizze 36, Seite 255, und Skizze 39, Seite 265).

Bei Beginn des Minenwerfens laufen noch Schiffe in Colombo ein, denn es werden die üblichen Lotsenfeuer gesehen. Im übrigen herrscht während des Minenwerfens im Sperrgebiet kein Verkehr außer von Fischerbooten.

Um 9 Uhr 45 wird auf etwa 13 Seemeilen bemerkt, daß auch hier Scheinwerfer in Tätigkeit sind. Der eine Scheinwerfer steht auf der Signalstation am Fuße der Mole, der andere etwas nördlich davon an der Ostseite des Hafenbeckens. Die sehr große Leuchtstärke und die Art des Absuchens ist ganz ähnlich wie in Kapstadt. Kurz vor Schluß des Minenwerfens hielt der eine Scheinwerfer die Mastspitzen, die Brücke und den Schornstein des »Wolf« über eine halbe Minute im Kegel fest; da jedoch eine Wiederholung nicht eintrat, auch weiterhin nichts Auffälliges



Minensperre auf der Wadge-Bank, gelegt am 16. Februar 1917.

bemerkt worden ist, so kann angenommen werden, daß der Scheinwerfer nur zufällig in dieser Richtung stehengeblieben ist."

Nach Schluß des Minenlegens wurde mit allmählichen Kursänderungen in südwestlicher Richtung abgedampft, um bei Tagesanbruch südlich aus Sicht des Dampferweges Colombo—Minikoi zu stehen.

Am 16. abends um 7 Uhr wurde nach genauer astronomischer Bestimmung des Schiffsortes auf den Sperrplatz auf der Wadge-Bank zu gehalten. Die Sichtigkeit war etwas geringer als am Tage vorher. Von 8 Uhr 20 bis 9 Uhr 30 wurden 19 Minen in zwei Teilsperren (siehe Skizze 37) geworfen und dann mit Marschfahrt nach Nordwesten weitergedampft, um den Marsch in etwa 70 Seemeilen Abstand von der Küste

nach Bombay fortzusetzen. Bereits am folgenden Tage gegen Mittag wurde folgende Kriegswarnung von Colombo an alle britischen Handelsschiffe abgenommen: „Es besteht Gefahr 8 Meilen rechtweisend Westsüdwest von Colombo-Hafenfeuer." Im Anschluß daran entwickelte sich ein Funkverkehr zwischen Colombo und einer Station, die anscheinend einem Bergungsdampfer zugehörte. Wenige Stunden später kam die Funkmeldung, daß der Dampfer „Worcestershire", 7175 Br. R. T., gesunken sei.

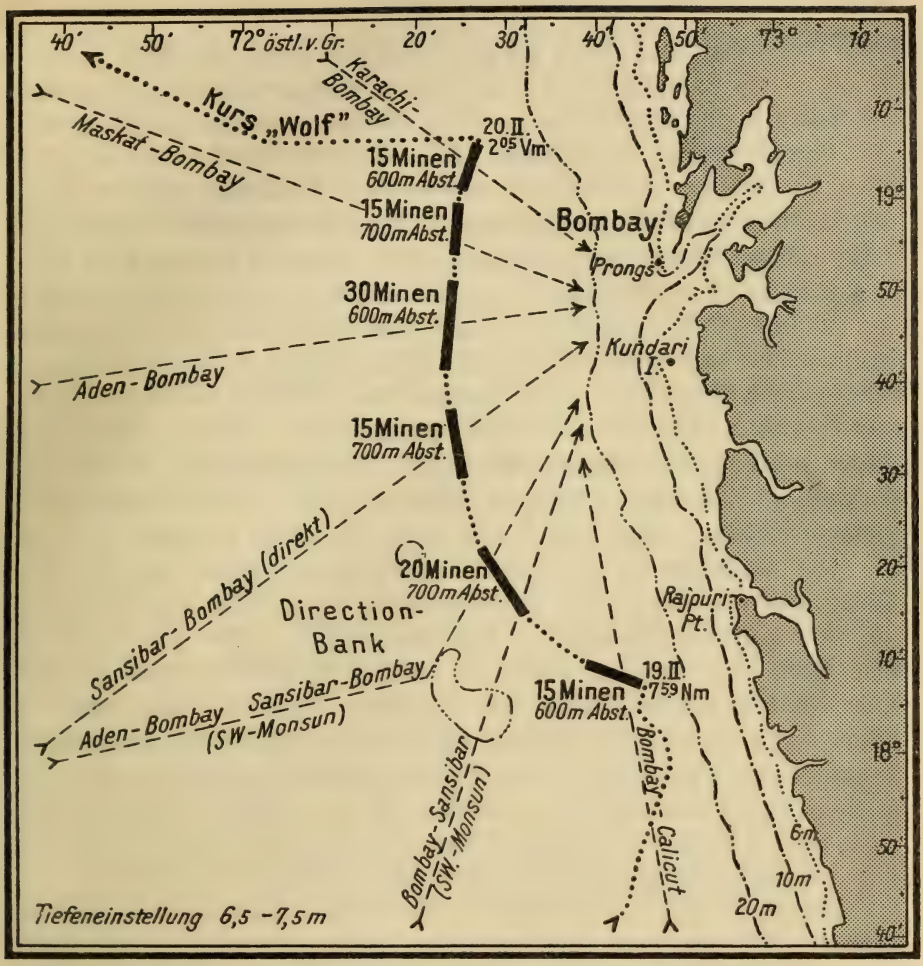
Während des Marsches nach Bombay wurde ein Anzahl Funksprüche abgehört, aus denen die Wirkung der Minen vor Colombo und wohl auch auf der Wadgebank deutlich ersichtlich war.

Am 19. vormittags wurde auf Rajpuri Pt. zu gehalten, um während der Nacht von dort ausgehend die Minen vor Bombay zu werfen.

„Es ist beabsichtigt, in etwa 25 Seemeilen Abstand sämtliche nach Bombay laufenden Routen zu treffen. Hierzu sind sechs Sperren notwendig.

In ungefähr 8 Seemeilen Entfernung von dem beabsichtigten Sperranfangspunkt kommt ein von Bombay nach Süden steuernder Passagierdampfer entgegen und passiert in etwa 110 hm. Er ruft mit Morselampe an mit der Frage: »Was für ein Schiff?« und gibt ein längeres Signal, von dem jedoch bei der Entfernung nicht alle Buchstaben abgelesen werden können. Es wird nicht geantwortet. — Unmittelbar vor dem Anfangspunkt der ersten Sperre passiert ein zweiter nach Süden steuernder Dampfer, dem ausgewichen werden muß. Er ist bis auf die Positionslaternen völlig abgeblendet. Die Sperre mußte daher etwas nördlicher geworfen werden und reicht nicht ganz so weit an die Küste heran wie ursprünglich beabsichtigt war."

Die gesamten Sperren wurden in der Nacht von 8 Uhr abends bis 2 Uhr morgens geworfen. Hierzu wurden insgesamt 110 Minen verwendet (siehe Skizze 38). Scheinwerfer mit gleicher Leuchtstärke wie in Kapstadt und Colombo sind auch in Bombay beobachtet worden. Nach dem Minenwerfen wurde mit Westkurs abgedreht, um dann zwischen dem Dampferweg Bombay—Karachi und Bombay—Maskat nach Karachi weiterzudampfen. Noch während der Nacht wurden zwei Dampfer in der Richtung nach Bombay passiert. Aus den Funksprüchen im Laufe des 20. ging wiederum der Erfolg des Minenwerfens vor Colombo und die dadurch hervorgerufene Verwirrung auf dem Dampferwege hervor. An diesem Tage waren aber die Gründe der Gefahr noch nicht bekanntgegeben worden, erst am nächsten Tage enthielt der Warnungsfunkspruch die Bemerkung über ein Minenfeld, und am Abend dieses Tages wurden auch Minen aus



Minensperre vor Bombay, gelegt am 19./20. Februar 1917.

Bombay gemeldet. Diese Minenmeldungen veranlaßten Fregattenkapitän Nerger nach seinem Kriegstagebuch zu folgenden Überlegungen:

„Wenn hiernach die Tätigkeit S. M. S. »Wolf« anscheinend von recht guten Erfolgen gekrönt worden ist, so bedauere ich doch lebhaft, daß die Ereignisse namentlich in Bombay schon so früh eingetreten sind. Die Wirkung auf den Handel Indiens hätte 36 Stunden später noch weit größer sein können, indem dann gleiche Ereignisse auch den Hafen von Karachi hätten treffen können. Es wäre dann auf der ganzen Westseite Vorderindiens kein brauchbarer Hafen mehr offen gewesen.

„In der Annahme, daß Karachi als Marinestation richtig handeln wird und schon jetzt mit Minensuchtätigkeit einsetzen dürfte, zur Offenhaltung

einer Fahrstraße vom Hafen bis zur 100-Faden-Linie, und diese Tätigkeit wenigstens in der nächsten Zeit beibehalten wird, erscheint es mir zwecklos und lediglich eine Materialvergeudung, die Sperrung wie beabsichtigt war jetzt durchzuführen. Das gleiche wird vorläufig vor Calcutta eintreten. Auch das Werfen von Sperren an der freien indischen Küste erscheint augenblicklich zwecklos, da anzunehmen ist, daß der gesamte Verkehr sich außerhalb der 100-Faden-Linie halten wird. Deshalb muß auch die Point de Galle-Sperre unterbleiben. — Ich will daher die Aufgabe hier abbrechen, um zunächst südlich zu gehen, und den Handelskrieg an geeignetem Platze eröffnen, um den Kohlenbestand dadurch zu erhöhen, da sonst ein Warten nicht möglich ist, dann erst an der australischen Südküste mit Minen wirken und, nachdem die Aufmerksamkeit genügend von Indien abgelenkt ist, später, möglichst mit besonders hergerichteten Hilfsdampfern, in Rangoon, Calcutta und Karachi gleichzeitig auftreten, denn das Minenwerfen an mehreren Plätzen nacheinander wird auch dann nicht gelingen."

Der Kurs wurde nunmehr südwärts mitten durch den Indischen Ozean gewählt. Bis zum 25. Februar waren Funksprüche und Warnungen aus Bombay und Colombo fortlaufend zu hören. Am 23. wurde ein von Aden nach Bombay steuernder großer Passagierdampfer getroffen und während des Passierens auf ungefähren Gegenkurs gegangen. Es erschien nicht ratsam, mit Rücksicht auf den „augenblicklichen Gefangenenraum und die Kohlenfrage" einen Passagierdampfer anzuhalten. Auch ein zweiter Passagierdampfer, der anscheinend aus Ostafrika nach Bombay fuhr, aber 60 Seemeilen westlich des üblichen Weges stand, mußte aus diesem Grunde durchgelassen werden. — Siehe Skizze 39, Seite 265.

Am 25. 2. stand „Wolf" auf der Route Aden—Colombo. Da hier bis zum 26. keine weiteren Schiffe gesichtet worden waren, änderte „Wolf" den Kurs südlich aus dem Dampferweg heraus, um das bisher im Laderaum verstaute Flugzeug fertigzumachen.

Am 27. um 4 Uhr morgens wurde in etwa 8 Seemeilen Entfernung in nördlicher Richtung ein westwärts steuernder Dampfer gesichtet. Da er nach Art der Lichterführung ein Frachtdampfer zu sein schien, wurde unter Löschung der Steuerbordseitenlaternen auf mitlaufenden Kurs gegangen, und nachdem festgestellt war, daß die Geschwindigkeitsverhältnisse ein baldiges Einholen ermöglichten, die Jagd begonnen. Um 6 Uhr morgens stand „Wolf" etwa 50 hm von dem Dampfer entfernt. Um 6 Uhr 25 wurde der Dampfer nach Setzen der Kriegsflagge durch Flaggensignal angehalten. Nach einem Schuß vor den Bug stoppte der Gegner, setzte die englische Flagge, und die Mannschaft schickte sich an, in Booten das Schiff zu verlassen. Der an Bord geschickte Prisenoffizier meldete, daß der Dampfer der

frühere deutsche Dampfer „Gutenfels", 5528 Br. R. T., der Deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft Hansa in Bremen, also ein Schwesterschiff des „Wolf", sei und bei Kriegsausbruch in Alexandria von England beschlagnahmt wäre. Er sei jetzt der englische Dampfer „Turritella" der Anglo-Saxon Petroleum-Compagnie in London. Das Schiff befand sich auf dem Wege von Rangoon nach Port Said mit 7200 Tonnen Marineheizöl und 800 Tonnen Bengalkohle in den Bunkern. 7 Offiziere bzw. Maschinisten waren Engländer, der Rest der Besatzung 46 Chinesen.

Zunächst wurde mit dem Dampfer südwärts aus dem Dampferwege gesteuert und das Schiff auf die Geeignetheit für die Verwendung als Hilfskreuzer zum Zwecke einer Minenunternehmung untersucht. Die schlechte Bengalkohle kam für „Wolf" nicht in Betracht. Am Nachmittag ging „Wolf" bei „Turritella" längsseit, nahm die Engländer als Kriegsgefangene an Bord, während die Chinesen auf der Prise belassen wurden, nachdem sie sich bereit erklärt hatten, für das neue Kommando weiterzufahren.

Es wurden an Bord gegeben eine 5,2 cm-SK mit 200 Schuß, eine Signalausrüstung, eine Funk-Landungsstation sowie 25 Minen mit Ankertau und Zubehör, Minengleise und Kippbühnen. Der Raum unter der Hütte wurde durch Einbrennen einer großen Pforte zur Unterbringung von Minen und zum Minenwerfen eingerichtet und das Schiff unter dem Namen „Iltis" zum Hilfskreuzer umgewandelt. Der Erste Offizier des „Wolf", Kapitänleutnant Iwan Brandes, wurde zum Kommandanten ernannt und erhielt 1 Steuermann und außerdem 26 Mann, darunter die erforderlichen Minen- und Funkspezialisten, als Besatzung zugeteilt.

Kapitänleutnant Brandes bekam für „Iltis" nachstehende Anweisung: „Sie erhalten hiermit den Befehl, die Perimstraße (Große Straße) oder nördlich von Perim die Kurslinie nach der Perimstraße mit den überwiesenen Minen zu verseuchen. — Die Minen sollen etwa 5 bis 6,5 Meter unter mittlerem Wasserstande stehen."

Außerdem wurden noch Anordnungen für Funkverkehr, Erkennungssignale, Morsesprüche usw. mitgegeben. Um 8 Uhr abends wurde der Hilfskreuzer „Iltis" entlassen.

Die Überlegungen von Fregattenkapitän Nerger betreffend den „Iltis" waren wie folgt:

„Eine Unternehmung im Golf von Aden ist bei der mündlichen Besprechung im Admiralstab in Erwägung gezogen, aber in die Aufgabe dann nicht aufgenommen worden, weil ich sie mit S. M. S. »Wolf« nicht für ausführbar hielt. Mit diesem nach Suez bestimmten Dampfer scheint sie mir aber gut ausführbar zu sein, da der Feind eine solche Unternehmung kaum vermuten dürfte. Sie muß eine große Wirkung auf die gesamte

Schiffahrt nach dem Osten, die sich auf dieser Route, wie die bisherigen Beobachtungen ergeben haben, fast ausschließlich im englischen Dienst abspielt, ausüben. Insonderheit würden durch sie die militärischen Transporte zwischen Australien und Ägypten sowie die von dort nach Mesopotamien gehenden Transporte empfindlich gestört werden. — Sie wird ferner von der augenblicklichen und späteren Tätigkeit des »Wolf« ablenken und macht es nicht unmöglich, daß ich in der Gegend des augenblicklichen Standortes zur eigenen Kohlenversorgung den Kreuzerkrieg noch etwa acht Tage fortsetze. Der an Bord der »Turritella« vorgefundene Kohlenvorrat reicht nach den angestellten Berechnungen aus, um bis zum Wiederauslaufen aus dem Golf von Aden den Marsch mit 9 Seemeilen und dann mit 7 Seemeilen auszuführen und, falls das Zusammentreffen mit »Wolf« nicht gelingt, Padang oder Batavia zu erreichen." Der Kommandant des „Iltis" war angewiesen worden, zwischen dem 12. und 13. März eine 30 Seemeilen lange, 120° rechtweisend verlaufende Trefflinie mit dem Mittelpunkt 5° Nord, 60° Ost anzusteuern oder eine zweite Trefflinie zwischen dem 18. und 22. März von 60 Seemeilen Länge und 105° rechtweisend und dem Mittelpunkt von 3° Süd und 80° Ost. Sollte ein Zusammentreffen nicht gelingen, dann konnte der Kommandant entweder nach Padang oder Batavia gehen oder nach Bergung der Besatzung den Dampfer versenken. Keinesfalls jedoch sollte der Dampfer wieder in Feindeshand fallen.

Während der Ausrüstung S. M. S. „Iltis" stieg das Flugzeug zur Sicherung auf und erreichte dabei trotz der Tropenverhältnisse eine Höhe von 2100 Meter.

Über die Fahrt des „Iltis" wird anschließend an Hilfskreuzer „Wolf" auf Seite 315 berichtet werden.

Aus einem Funkspruch der Küstenstationen ging hervor, daß die Ansteuerungsfeuer der Häfen im Golf von Bengalen teilweise gelöscht würden. Der Gegner rechnete also mit dem Auftauchen S. M. S. „Wolf" auch im Golf von Bengalen, vor Madras, Calcutta usw.

Aus den Gefangenenaussagen der „Turritella" wurde geschlossen, daß die Minen in Bombay und bei Kap Agulhas starke Wirkung gehabt hatten, und daß ein Minensuchen noch nicht von Erfolg gewesen war. Gleichzeitig hatte man aus den Gebrauchskarten der „Turritella" ersehen, welches der neue vorgeschriebene Dampferweg zwischen Colombo und Aden war. Es wurde nunmehr durch Flugzeug auf diesem Kurse aufgeklärt und zwei Dampfer gesichtet, die leider nicht in Reichweite, aber anscheinend wie überall etwa 50 Seemeilen seitwärts der Route standen.

Am 1. März wurde auf der Mittelwache eine Dampferlaterne gesichtet und sofort auf den Kurs dieses Schiffes gegangen. In der Dämmerung wurde das Flugzeug zur Unterstützung beim Anhalten des Dampfers ausgesetzt, falls die Geschwindigkeit des „Wolf" nicht ausreichen sollte.

Kurz nachdem zum Anhalten des Dampfers für die Backbordseite der Geschütze der Befehl zum Laden und Sichern gegeben war, ereignete sich ein bedauernswerter Unglücksfall. Ein Schuß fiel aus einem noch hinter den Klappen verborgenen 15 cm-Geschütz. Der in der Richtung des Rohres liegende Bereitschaftstorpedo wurde getroffen und erheblich beschädigt; größerer Schaden entstand an der Bordwand, der Deckseinrichtung, dem zum Aussetzen bereiten Motorboot und an der Takelage. Doch waren die Reparaturen mit Bordmitteln ausführbar, da bei Indienststellung des Schiffes eine entsprechende Ausrüstung an Werkzeugen mitgenommen war und das notwendige Material von dem genommenen Dampfer abgeschnitten werden konnte. Verletzt wurden 37 Mann, davon 14 schwer. Von diesen starben zwei sofort, der Minenoberheizer Stüwen und der Minenobermatrose Bruder, zwei weitere später, der Mechanikermaat Beierl und der Minenheizer Hampe. Das Geschütz war, soweit festgestellt werden konnte, richtig bedient worden; augenscheinlich hatte ein zwischen dem Verschluß und Kartuschboden befindliches Stahlstückchen den Schuß verursacht.

Der Artillerieoffizier, Kapitänleutnant Witschetzky, schreibt über den Vorfall: „Die genaue Untersuchung stellte folgendes fest: Die geladene Kartusche war der in einer Balje hinter dem Geschütz seit Wochen stehenden Bereitschaftsmunition entnommen worden. Um die messingene Kartuschhülse einigermaßen gegen die Einflüsse der Witterung zu schützen, war sie leicht eingefettet worden. Nun mußte ein Stahlstückchen am Kartuschboden festgeklebt haben. Das war deshalb sehr leicht möglich, weil eine kleine Feldschmiede in der Nähe des Geschützes stand und beim Schmieden wohl ein Stahlstückchen auf den Kartuschboden geflogen sein konnte. Beim Schließen des Verschlusses schob der Verschlußteil das Stahlstückchen unglücklicherweise genau bis in die Mitte des Kartuschbodens, und beim völligen Schließen, was nach Aussage des Matrosen, der den Verschluß bedient hatte, besonders schwer gegangen war, war das Stahlstückchen genau in das Zündhütchen am Kartuschboden gedrückt worden und hatte die Entzündung der Kartusche bewirkt. Auf dem Kartuschboden war deutlich die sich nach der Mitte zu hinziehende, immer tiefer werdende Rille zu sehen, das Zündhütchen selbst war nicht nur angeschlagen, sondern vollkommen durchlöchert. So hatten die Pulvergase auch direkt auf den gespannten Schlagbolzen eingewirkt, die Schlagbolzenfeder war gesprungen, und das verhängnisvolle etwa 2 cbmm große Stahlstückchen selbst, der

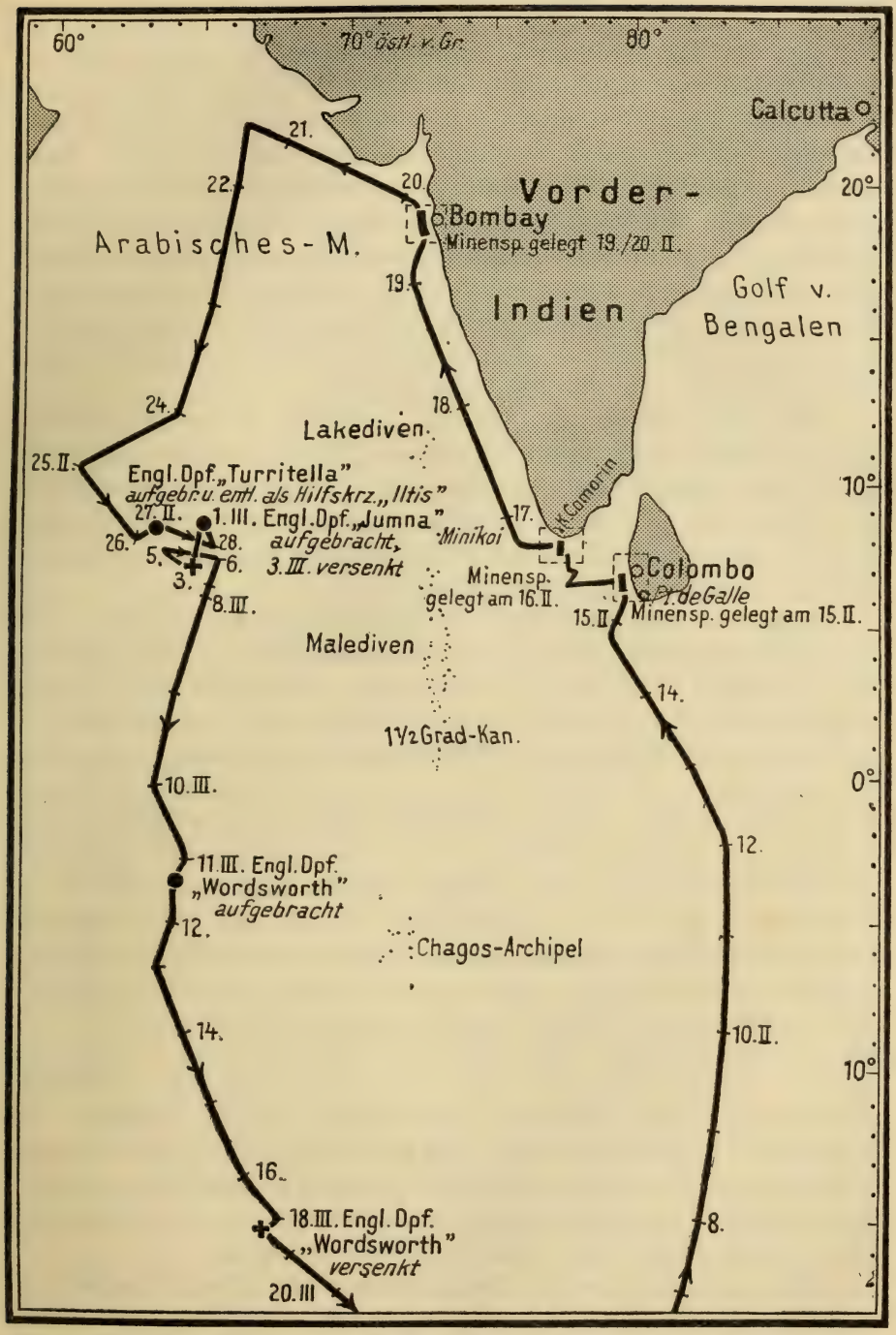
winzige Erreger dieses Unglücks, fand sich im Schlagbolzenkanal wieder."

Der Dampfer, der inzwischen gestoppt hatte, war der Engländer „Jumna", 4152 Br. R. T., mit einer Ladung Salz von Spanien nach Calcutta. Die Prise erhielt Befehl, außerhalb des Dampferweges südlich zu steuern. Da am 2. März auch durch Flugzeugaufklärung nichts gesichtet wurde, ging „Wolf" am Vormittag bei „Jumna" längsseit und nahm 247 Tonnen englische Bunkerkohle über. Die Kohlenübernahme war am 3. vormittags beendet. Die 30köpfige Besatzung von „Jumna" kam ebenfalls auf „Wolf". Darauf wurde „Jumna" gesprengt.

„Wolf" bekam nun einen Anstrich, der ähnlich war wie bei den bisher gesichteten englischen Schiffen, denn inzwischen war ein Funkspruch aufgefangen, der vor einem Hilfskreuzer im Indischen Ozean warnte und Vorsicht bei der Ansteuerung von Aden empfahl.

In den nächsten Tagen wurde trotz Flugzeugaufklärung kein Schiff gesichtet.

Am 8. März gab ein Funkspruch der Küstenstationen die genaue äußere Beschreibung des „Wolf" und das Vorhandensein eines Flugzeuges bekannt. Fregattenkapitän Nerger schloß hieraus sehr richtig, daß diese Beschreibung des „Wolf", der bisher ganz unbekannt geblieben war, nur von der Chinesenbesatzung des „Iltis" („Turritella") herstammen könne, und daß daher das „Iltis"-Unternehmen mit der Gefangennahme der Besatzung geendet habe. Tatsächlich ist „Iltis" am 5. März von der Besatzung versenkt worden und die Besatzung in englische Gefangenschaft geraten. Nach dieser Überlegung war es zwecklos, daß „Wolf" einen der mit „Iltis" vereinbarten Treffpunkte ansteuerte, vielmehr erschien es richtig, die weiteren Operationen sofort in eine andere Gegend zu verlegen, zumal der Kapitän der „Turritella" sich dahin geäußert hatte, daß der englische Kreuzer „Weymouth" kurz vor dem Anhalten durch „Wolf" mit ihm gemorst hatte, also auf dieser Route herumkreuzte. „Wolf" steuerte daher mit sparsamster Fahrt südwärts auf die Knotenpunkte der Wege Bombay—Seyschellen Aden—1½° Kanal Aden—Fremantle. Trotz regelmäßiger Flugzeugaufklärung kam erst am 11. mittags wieder eine Rauchwolke in Sicht. Es wurde festgestellt, daß es der englische Dampfer „Wordsworth", 3509 Br. R. T., mit Reis und Bunkerkohle nach London, über Südafrika, war. Die Besatzung betrug 31 Köpfe. Mit der Prise wurde südwärts gedampft, um am folgenden Tage den Bunker- und Proviantvorrat überzunehmen, obwohl die Kohle nur schlechte Bengalkohle war. Aber anscheinend konnte mit Kohlendampfern und besserer Kohle zur Zeit nicht gerechnet werden.



Kreuzerkrieg des Hilfskreuzers „Wolf" vom 8. Februar bis 20. März 1917.

Aus Gefangenenaussagen ging hervor, daß jeder englische Dampfer schriftlich eine Reiseroute erhielt, von der der Kapitän nicht abweichen durfte, und die er im Ankunftshafen dem die Handelswege beaufsichtigenden Seeoffizier oder sonstigen Admiralitätsbeamten abgeben mußte. Diese schriftlich mitgegebene Reiseroute mußte bei der Gefahr der Kaperung vernichtet werden. Die englischen Dampfer fuhren entweder direkt für die Regierung oder privatim nur Lebensmittel nach England. Andere Fahrten waren von der Regierung verboten. Die englische Dampfergesellschaft P. a. O. hatte einen Kontrakt für Durbankohle, und zwar ging ungefähr vier- bis sechswöchentlich ein Kohlendampfer von Durban nach Colombo. Sonst war in Colombo nur Bengalkohle zu haben.

Eine ganze Woche lang war es unmöglich, bei der herrschenden Dünung Kohlen überzunehmen. Es blieb schließlich nichts anderes übrig, als am 18. März die „Wordsworth", ohne die Kohlen genommen zu haben, zu versenken, um so mehr als die Kohle nach Meldung des Prisenoffiziers so schlecht war, daß das Schiff nur 7 Meilen laufen konnte und der Gewinn an Kohle ungefähr gleich Null gewesen wäre.

Hatte das schnelle Wirken der Minensperren vor Colombo und Bombay entsprechende örtliche Sicherungen veranlaßt, so wirkten sich die Gefangennahme der chinesischen Besatzung des Hilfsschiffes „Iltis" („Turritella") vor Aden und ihre Berichte dahin aus, daß die englische Admiralität weitgehende Maßnahmen für den ganzen Indischen Ozean anordnete. Alle Transporte im Indischen Ozean wurden unterbrochen, gleichzeitig wurden alle Zugänge nach dem Persischen Golf, nach Ostafrika besonders bewacht und denjenigen Kreuzern und Hilfsschiffen, die vermutlich schwächer bewaffnet waren als „Wolf", befohlen, nichts gegen „Wolf" zu unternehmen, weil die 15 cm-Bewaffnung des deutschen Hilfskreuzers zu stark sei. Am 9. März wurde von dem Admiral der ostindischen Station befohlen, daß die Kreuzer „Doris" und „Topaze" und das alte Linienschiff „Exmouth" zur Verstärkung der Bewachung herangezogen werden sollten. Die japanische Regierung wurde gebeten, durch den Kreuzer „Akashi" mit acht Zerstörern, welche am 11. März Singapore verließen, in breiter Formation den Weg nach Colombo absuchen zu lassen. Die beiden Kreuzer „Tsuschima" und „Niitaka" sollten, sobald sie in Singapore abgelöst wären, unter dem englischen Admiral Wemyß weiterarbeiten. Ganz besonders wurden die Malakkastraße durch eine große Anzahl Zerstörer und die Sundastraße durch Hilfskreuzer beobachtet.

Für den Feind war der deutsche Hilfskreuzer „Wolf" längere Zeit vollständig von der Bildfläche verschwunden. Die Engländer waren daher gezwungen, bis auf weiteres alle Transporte von Australien nach Colombo,

von Australien nach Kapstadt, von Colombo nach dem Roten Meer und von Bombay nach dem Persischen Golf dauernd mit einer besonderen Sicherung fahren zu lassen. Darüber hinaus sahen sie sich in weitestem Maße auf die Hilfe der Japaner angewiesen. Gegen Ende März bat die britische Regierung die Japaner, zwei Schiffe in die australische und Neuseeland-Zone zu entsenden und die Kreuzer „Tsuschima" und „Niitaka" nach Mauritius zu schicken, obwohl die Ablösung für diese noch nicht eingetroffen war. Es wurde ferner gebeten, die Truppentransporte zwischen Australien und Colombo durch vier japanische Linienschiffe oder Kreuzer begleiten zu lassen. Die japanische Regierung ging hierauf bereitwilligst ein und schickte die Kreuzer „Chikuma" und „Hirado" zum Schutz des englischen Handels an die Ostküste von Australien und Neuseeland. Das erste japanische Kreuzergeschwader wurde durch die Panzerkreuzer „Nischin" und „Kasuga" verstärkt und übernahm den Dienst zwischen Australien und Colombo. Da auf diese Weise Admiral Oguri in Singapore seine sämtlichen Schiffe bis auf „Suma" anderweitig abgegeben hatte, so wurden ihm der Panzerkreuzer „Idzumo", die Leichten Kreuzer „Yahagi", „Tone" und die Zerstörer „Kisaragi", „Hibiki", „Hatsuschimo" und „Kamikase" neu zugeteilt. England war durch diese Maßnahmen in Ostasien ganz in die Abhängigkeit der Japaner geraten.

Während der ganze Indische Ozean im März durch einen einzigen Hilfskreuzer in Aufregung geriet, stellte Fregattenkapitän Nerger nunmehr folgende Überlegungen an:

„1. Erfüllung der befohlenen Minenaufgaben im Indischen Ozean ist zur Zeit nicht möglich.

2. Warten ohne Kohlenübernahme stellt spätere Dauertätigkeit in Frage.

3. Kohlen sind augenscheinlich aus Kohlendampfern im Indischen Ozean nicht zu bekommen. Es könnte vielleicht noch in Frage kommen Kohle auf der Linie Malakkastraße—Colombo, doch ist dies zweifelhaft. Ein Kreuzerkrieg hier würde in absehbarer Zeit eine Minenaufgabe vor Calcutta beeinträchtigen.

4. Kohlenauffüllen aus Bunkern der genommenen Dampfer ist, wie die Erfahrung gelehrt hat, äußerst schwierig, erfordert Zeit, verkehrsreiche Gegend, viel Dampfer und bringt hohe Gefangenenzahl, die, solange Minen an Bord, nur in beschränkter Zahl untergebracht werden können. Das Zulegen von Begleitdampfern für die Gefangenen ist ausgeschlossen, solange die nötigen Kohlen fehlen, da alle Dampfer mit äußerst dürftigem Kohlenvorrat fahren. Abschieben von Gefangenen stellt Minenaufgabe in diesem Operationsgebiet wiederum in Frage.

Es ergibt sich: Das Operationsgebiet muß verlassen und ein Gebiet aufgesucht werden, wo brauchbare Kohlen häufiger in größeren Mengen transportiert werden. Ein langer Marsch darf nicht gescheut werden. Was in den kommenden sechs Wochen dadurch verloren wird, können spätere Wochen vielleicht doppelt wieder einbringen. Die großen Schwierigkeiten, welche der Aufgabe von Hause aus anhaften: Minenlegen an vielen Plätzen im gleichen Operationsgebiet und Kohlenversorgung, sind jetzt zur Geltung gekommen.

Da das Schiff unmittelbar unter der Küste wegen seiner Langsamkeit (10 Seemeilen) nicht fahren kann, bleiben für Kohlengewinnung nur zwei Plätze:

Mittelatlantik und Neuseeland.

Gegen die Operationen im Mittelatlantik spricht:

1. Sie stören »Möwe«-Handlungen.

2. Beim Aufhören der »Wolf«-Tätigkeit im Indischen Ozean wird der Gegner annehmen, daß das Schiff die Heimreise angetreten hat. Seine Gegenwirkung in diesem Gebiet ist daher zu erwarten.

3. Die Entfernung ist um ein Geringes größer.

Dafür spricht:

1. Besseres Wetter.

2. Die Kohlen werden in der Hauptsache in Dampfern transportiert, so daß sie als Hilfsschiffe dienen können.

Für Neuseeland liegen die Verhältnisse genau entgegengesetzt. Beim Aufsuchen des Kohlen-Jagdreviers bei Neuseeland bleibt »Wolf« in der Nähe englischer Schiffahrtswege und Hafenplätze, die sich für Minenunternehmungen eignen. Die Unterbrechung der Haupttätigkeit wird daher geringer sein. Mir scheint danach Neuseeland den Vorzug zu verdienen.

Ich halte es unter den augenblicklichen Umständen für richtig, zunächst die Kohlenversorgung in den Vordergrund zu rücken und zunächst keine Minenunternehmungen zu machen, dagegen aber feindliche Fahrzeuge auf dem ersten Teil des Weges aufzubringen, soweit dadurch nicht Schlüsse auf den Weg des »Wolf« gezogen werden können."

„Wolf" trat nun mit sparsamster Fahrt, 7,5 Seemeilen, bei einem Kohlenverbrauch von etwa 16 Tonnen je Tag, mit südöstlichem Kurs den Marsch nach Neuseeland an. Der Marsch sollte zur gründlichen Reinigung der Kessel, die fast alle doppelte Betriebszeit hatten und reparaturbedürftig waren, ausgenutzt werden.

Vom 19. März bis 29. März wurde nichts gesichtet. Am 30. März morgens kam die englische Bark „Dee", 1169 Br. R. T., in Ballast von Mauritius nach Bunburry (Westaustralien) in Sicht. Die 21köpfige Be-

satzung — fast alles schwer betrunkene Neger — wurde an Bord genommen und das Schiff versenkt.

Es folgen nun über zwei Monate, in denen „Wolf" trotz eifrigen Ausgucks und Suchens kein Schiff sichtet (vom 30. März bis 2. Juni).

Die in dieser Zeit abgelaufenen Kurse und durchsuchten Gebiete gehen ohne weitere Erklärung aus der Skizze 46 (nach S. 296) hervor. Der Jahreszeit nach war angenommen worden, daß Kohlen auf Segelschiffen nach Südamerika zunächst auf dem südlichen Wege (südlich Neuseeland) transportiert würden, daß aber dieser Transport mit fortschreitender Jahreszeit auf den nördlichen Weg verlegt werden würde; daher stand „Wolf" zunächst südlich Neuseeland, kurze Zeit östlich der Cook-Straße und dann nördlich Neuseeland auf der Lauer. Während „Wolf" sich in den verschiedenen Gebieten aufhielt, wurde auf das sorgfältigste der Funkverkehr beobachtet. Man erfuhr auf diese Weise, daß die Vereinigten Staaten von Nordamerika in den Krieg eingetreten seien, daß australische Zerstörer und japanische Kreuzer eine Bewachungstätigkeit ausübten, und daß vor einem Hilfskreuzer im Stillen Ozean gewarnt würde — es handelte sich hier ganz augenscheinlich um das Auftreten des „Seeadler", ohne daß jedoch irgendeine nähere Kenntnis über dieses Schiff vorlag. — Die Funksprüche von Handelsschiffen wurden zum Teil in offener Sprache gegeben, doch waren sie durchweg derart, daß sie für die Führung des „Wolf" bedeutungslos waren.

In bezug auf das Wetter verzeichnet das Kriegstagebuch im Monat April vielfach unsichtiges Wetter, bedeckten Himmel, viel Regen, wechselnde Winde und entsprechenden Seegang. Vom 26. bis 30. April steigt die Windstärke auf 8 bis 10, und Mitte Mai hat „Wolf" einen Weststurm östlich der Cookstraße zu bestehen. An Bord des Schiffes wurden kleinere Brandherde in den Kohlenbunkern festgestellt und unterdrückt, an einem besonders ruhigen und klaren Tage stieg das Flugzeug zur Aufklärung auf, ohne jedoch irgend etwas zu sichten.

Im militärischen Interesse dürfte es wichtig sein, die allgemeine Stimmung in dieser langen Zeit einer an sich ereignislosen Kriegsfahrt zu betrachten. Der Artillerieoffizier Kapitänleutnant Witschetzky schreibt hierüber:

„Die Reise nach Australien begann. Nun wurde es wieder langweilig. Ernst las täglich der Kommandant die immer kleiner werdenden Zahlen im Kohlenbestandsbuch. Immer höher ragte die Schraube aus dem Wasser heraus. Wochenlang kam nichts in Sicht, rings herum der blaue Indische Ozean, am hellblauen Himmel die brennendheiße Sonne. Mit dem Trinkwasser mußte äußerst sparsam umgegangen werden, um den täglichen

Kohlenverbrauch möglichst herabzusetzen. Das frische Fleisch im unteren Kühlraum wurde knapp. Wöchentlich gab's nur noch einen Frischfleischtag, sonst immer trockene Gemüse und Kabelgarn, wie die Matrosen das Dosenfleisch nennen. Dazu Dörrkartoffeln und Steckrüben. Eine nervöse, leicht reizbare Stimmung machte sich breit. Die Wache sah des Nachts fortwährend Lichter, die keine waren. Mir selbst ging es so. Dann wurde die Mannschaft falsch alarmiert. Unwillig gingen sie aus der Hängematte, und unter Schimpfen und Brummen verließ man dann wieder seine Gefechtsstation. Eine Wolke, ein anderes Mal eine Wasserhose, wurde für die Rauchwolke eines Dampfers gehalten, und wieder gab's einen falschen Alarm. Weiter ging die Fahrt, jede Stunde entfernte uns mehr von der Heimat, einer unbekannten Zukunft entgegen. Jeder Zeitungsdienst blieb aus. — Wir wußten nicht mehr, was in der Welt los war.

Als »Wolf« in der zweiten Hälfte des April südlich von Neuseeland kreuzte, als eine Bö die andere jagte, Sturm, Regen und Hagel über Deck fegten, aber niemals ein Schiff in Sicht kam, keins, das Kohlen brachte, sank die Stimmung der Mannschaft immer mehr.

»Wenn doch bloß ein Schiff käme!« stöhnten wir immer und immer wieder. — »Einmal muß eins kommen«, sagte der Kommandant, hielt an seinem gefaßten Plan unerschütterlich fest. — Wieder hatte der Sturm eine Nacht lang um unser Schiff getobt, wieder war uns auf der Brücke der Regen bis auf die Haut gedrungen, im Frost schüttelte sich der Körper. Nun graute über der tosenden See ein neuer Morgen.

»Es ist zum Verzweifeln«, sagten wir Offiziere. »Früher mögen ja hier haufenweise Kohlenschiffe herumgefahren sein, das ist im Kriege eben anders geworden, der englische Schiffsraummangel erlaubt dem Feinde nicht mehr, hier unten für die neutralen Chilenen Kohlen zu transportieren.« — — »Für uns alle wäre es gut, auch für die Mannschaften, wenn mal irgend etwas geschähe, etwas Aufregendes. Aber das Warten hier reibt auf und kostet Nerven.«

Die Matrosen machten finstere Gesichter, mit Widerwillen taten sie ihren Dienst, sie glaubten nicht mehr an einen weiteren Erfolg unserer Unternehmung oder gar an die Möglichkeit einer Heimkehr. Wir waren sozusagen am Ende der Welt — ohne Kohlen.

Beim Essen an den Backen steigerte sich die Unzufriedenheit zur Wut. Das Mehl war feucht geworden und völlig verdorben. Das daraus gebackene Brot roch übel, dumpfig, es klebte zwischen den Fingern wie Leim. Die Kochkessel waren durchgebrannt, sie mußten repariert werden, deshalb gab es oft nur kalte Gerichte, wobei das schlechte Brot gerade die Hauptsache war.

Die seelische Stimmung und die damit teilweise zusammenhängende Unzufriedenheit der Mannschaft war den Offizieren nicht verborgen geblieben.

Der I. Offizier riß die Leute zusammen und setzte ihnen die Köpfe zurecht. — Das hatte den gewünschten Erfolg.

Die Fahrt ging weiter, auf und ab. Manchmal wichen wir vom gewöhnlichen Patrouillenkurse etwas ab, dann hieß es gleich: »Wir fahren hier weg.« — Bald aber nahmen wir wieder den alten Kurs auf, nach Süden, dorthin, wo allabendlich das Südpolarlicht flammte, nach dem stürmischen kalten Süden. Es waren Tage schwerer innerer Kämpfe gegen das eigene Ich. Durchhalten, hieß es, mit zusammengebissenen Zähnen.

»Geduldiges Aushalten ist schwerer als tapferes Draufgehen« hatte der Kommandant uns bei der Ausreise gesagt.

Bis auf 51° Süd waren wir hinuntergegangen, dann endlich, nachdem wir vier Wochen vergebens gesucht hatten, ging die Fahrt in andere Gegend. Das Gefühl wegzukommen, war eine Erleichterung. Man atmete auf, die Gesichter erheiterten sich wieder. Nur der Himmel blieb noch schwarz bewölkt, und der Sturm heulte weiter um unser Schiff."

Das Gesamtresultat dieser zweimonatigen erfolglosen und doch anstrengenden und zermürbenden Tätigkeit faßt der Kommandant auf dem Warteplatz nördlich Neuseeland in folgender Überlegung zusammen:

„Da der Kohlenvorrat immer mehr zusammenschmilzt und nach allen bisher in diesem Gebiet gemachten Erfahrungen und den gesamten aufgefangenen Funknachrichten augenscheinlich fast kein Verkehr über den Großen Ozean hinweg mehr besteht, mit Kohlenauffüllung deshalb nur schwerlich zu rechnen ist, beabsichtige ich, auch diesen Platz zu verlassen und mich nach dem Indischen Ozean zur Erledigung noch fehlender Minenaufgaben zurückzubegeben.

„Mit Rücksicht auf die zu dieser Winterjahreszeit im Süden Australiens herrschenden Gegenwinde, welche eine Vorausberechnung der Kohlenverbräuche ausschließen, will ich den Weg nördlich um Neuguinea trotz der größeren Entfernung wählen. Ich hoffe, hierbei noch in dem Seeraum zwischen Neuseeland, Fidji und Neuguinea den einen oder anderen Fang machen zu können.

„Um jedoch den Großen Ozean nicht ganz ohne aktive Tätigkeit befahren zu haben, werde ich möglichst die nächste Neumondperiode dazu benutzen, die Haupthandelsrouten an der australischen Ostküste, falls nach den bis dahin eingehenden Funknachrichten aussichtsreich, mit Minen zu verseuchen und dadurch die großen Schiffe zu treffen, die Militärtransporte

und Lebensmittel nach Europa führen. Auf diese Weise glaube ich, dem Operationsbefehl noch am besten Rechnung tragen zu können.

„Da mit Hilfsschiffen nicht gerechnet werden kann, ist eine Verwendung eines Teiles der Minen hier nur erwünscht, denn eine größere Zahl von Plätzen des Indischen Ozeans kann »Wolf« mit ihnen nicht bewerfen.

„Bevor jedoch diese Unternehmung angesetzt wird, ist es erforderlich, die jetzt 6 Monate in Betrieb befindliche Maschine gründlich zu überholen, das Schiff außen wenigstens in der Wasserlinie zu reinigen, in großen Mengen Kohlen umzutrimmen und die eingebauten Wasserballasttanks zur Füllung mit Wasser klarzumachen, damit das Schiff wieder einen brauchbaren und unauffälligen Tiefgang bekommt. Alle diese Maßnahmen sollen auf der Insel Raoul ausgeführt werden."

Die weitere Fahrt des „Wolf" zeigt die Skizze 43, S. 280.

Nach einer Flugzeugaufklärung im Umkreise von etwa 90 Seemeilen, bei der nichts gesehen wurde, wurde die Insel Raoul angesteuert und am 27. Mai (Pfingsten) um 1 Uhr 30 dort geankert. Die Maschine blieb mit einem Kessel und zweistündiger Bereitschaft klar. Später wurde diese Bereitschaft bis auf sechs Stunden verlängert.

Fast zur gleichen Zeit, nachdem man trotz weitgehendstem Suchen über zwei Monate von „Wolf" keine Spur hatte entdecken können, wurden im Indischen Ozean seitens der englischen Admiralität die strengen Maßnahmen der Transportsicherungen aufgehoben.

Auf „Wolf" zeigte sich, daß die Maschine trotz des sechsmonatigen Betriebes gut instand geblieben war. Bei den Reparaturen, bei denen auch die Zylinder und Schieber aufgenommen wurden, hatten sich wesentliche Schädigungen nicht herausgestellt. Dagegen war das Kesselmaterial stark verbraucht. Die Kessel erschienen schlecht genietet. Bei jeder Reinigung mußte eine große Anzahl Niete erneuert und die Niete neu verstemmt werden. Die schwierigen Arbeiten zur Instandhaltung der Kessel sind eine Glanzleistung des Heizerpersonals gewesen. Gleichzeitig mußte die ganze Besatzung daran gehen, die Kohlenladung umzustauen, da sich ein ausgedehnter Bunkerbrand bemerkbar gemacht hatte. „Wachweise ohne Unterbrechung arbeitete die Mannschaft in den brennenden Kohlen." — „Die Umgebung war nicht dazu angetan, unsere hoffnungslose und gleichgültige Stimmung zu verbessern."

Am 2. Juni nachmittags um 3 Uhr kam um die Nordseite der Insel herum in 8 Seemeilen Abstand ein Frachtdampfer in Sicht, der „Wolf" unzweifelhaft auf dem Ankerplatz gesehen haben mußte. Da er Funkeinrichtung besaß, war anzunehmen, daß er in der folgenden Nacht hierüber Meldung machen würde. „Wolf" war nicht in der Lage, die Jagd auf

den Dampfer aufzunehmen, da er gerade erst mit einem Kessel wieder fahrbereit geworden war. Der Kommandant befahl daher sofort dem an Deck bereitstehenden, mit Bomben ausgerüsteten Flugzeug aufzusteigen und den Dampfer durch Abwurf eines Meldebeutels mit folgendem Befehl anzuhalten:

„Steuern Sie Süd nach dem deutschen Kreuzer. Benutzen Sie nicht die Funktelegraphie. Falls Sie diesem Befehl nicht gehorchen, werden Sie mit Bomben beworfen werden.“

Der Dampfer drehte bei Annäherung des Flugzeugs nach Norden ab, nahm aber nach Abwurf des Meldebeutels und einer Bombe vor seinen Bug, ohne Funktelegraphie zu gebrauchen, Südkurs. Inzwischen war „Wolf“ mit einem Kessel Anker auf gegangen und steuerte dem Dampfer mit 5 bis 6 Seemeilen Fahrt entgegen. Um 5 Uhr standen beide Schiffe nahe beieinander. Der an Bord geschickte Prisenoffizier meldete: Englischer Dampfer „Wairuna“, 3947 Br. R. T., groß, von Auckland nach San Francisco unterwegs. Er hat Stückgut und 1150 Tonnen Bunkerkohle an Bord. Die Besatzung beträgt 52 Mann. Der Dampfer sollte von San Francisco weiter durch den Panamakanal nach England gehen und war mit großen Mengen Frischwasser und Lebensmitteln für 18 Monate ausgerüstet, wegen des Lebensmittelmangels in England. Es wurde mit der Prise auf den alten Ankerplatz zwischen einer kleinen Insel und den Riffen gesteuert, die Funktelegraphie über Bord geworfen und die Gefangenen an Bord genommen. Die Stimmung an Bord des „Wolf“ wurde durch den Fang der „Wairuna“ mit einem Schlage gehoben, wurde zuversichtlich und fröhlich. „Manche lachten vor Freude Tränen, schlugen in die Hände, andere fielen sich tatsächlich um den Hals — dicht und freudig erregt umdrängten alle die beiden Flieger, die mittlerweile wieder an Bord gekommen waren.“ — „Wie schön schliefen wir an diesem Abend ein — 1150 Tonnen gute Kohle! Ein wohliges Gefühl, als ob uns jemand plötzlich die Fahrkarte nach Wilhelmshaven beschert hätte. Das war ein fröhliches Arbeiten in den nächsten beiden Wochen[1]).“

Aufkommende schwere Dünung und Wind aus verschiedenen Richtungen, der sich am 10. Juni bis zur Sturmstärke steigerte, veranlaßten mehrfach Verlegung der Ankerplätze jeweils in den Schutz der Insel und verzögerten vielfach die Arbeiten, die sogar in der Nacht bei Vollmondschein durch die Kriegswache fortgesetzt wurden.

Am 12. Juni verzeichnet das Kriegstagebuch: „Da jedoch Wind aus Westnordwest und Dünung stärker wurden, Barometer stark fiel und Anzeichen für schlechtes Wetter vorhanden waren, wurde um 5 Uhr nach-

[1]) Aus Witschetzky „Das schwarze Schiff“.

mittags Anker gelichtet und mit der Prise in See gegangen. Zunehmendes schlechtes Wetter. Während der Nacht verschiedene Kurse gesteuert." 13. Juni: „Das schlechte Wetter hält an. Am Tage in Lee der Insel Raoul auf und ab gedampft. Als nachmittags der Wind abflaute, auf dem Ostankerplatz zu Anker gegangen. Kurzes, etwa 20 Sekunden dauerndes starkes Seebeben." 14. Juni: „Da auf dem Ostankerplatz die See und Dünung immer stärker wurden, wieder Anker auf gegangen und in See gedampft."

Aus den wenigen vorstehenden Angaben ist ersichtlich, daß die Arbeit an Bord des „Wolf", die Kohlen- und Proviantübernahme aus der Prise, die Besatzung und das Schiff ganz beanspruchten.

Am 16. Juni ging „Wolf" mit dem Dampfer „Wairuna" in See, um ihn zu versenken. Bevor dies ausgeführt werden konnte, kam am Westhorizont ein Segler in Sicht, auf den sofort zugesteuert wurde. Das Flugzeug wurde ausgesetzt und der Segler in ähnlicher Weise angehalten wie seinerzeit der Dampfer „Wairuna". Das auf den Segler gesetzte Prisenkommando meldete, daß es der amerikanische Viermastschoner „Winslow", 567 Br. R. T., sei, der mit einer Ladung von 323 Tonnen guten Kohlen, 50 Kisten Benzin, Chamottsteinen, Hartholz und 18 Schinken von Sydney unterwegs nach Apia wäre. Es war offenbar einer von den Schonern, die bereits in einem Funkspruch von Apia am 23. Mai angekündigt waren. „Wairuna", die inzwischen geankert hatte, wurde erst am nächsten Tage versenkt. Wegen aufkommenden schlechten Wetters wurde mit dem Schoner „Winslow" zunächst noch in See geblieben. Am folgenden Tage wurden Seenotzeichen des Dampfers „Waitotara" abgehört, auf welchem anscheinend die Ladung in Brand geraten war. Auf dieses Notzeichen hin meldeten sich vier Dampfer. An zwei japanische Kriegsschiffstationen wurde der Unfall der „Waitotara" durch Landstationen mitgeteilt.

Wegen der schwierigen Wind- und Seeverhältnisse wurde mit dem amerikanischen Schoner um die Insel gekreuzt, der Schoner sogar teilweise in Schlepp genommen, um nach Möglichkeit, wenn es das Wetter erlaubte, die Kohlen überzunehmen. Am 20. konnte auf einem Ankerplatz auf der Nordseite der Insel der Schoner längsseit genommen und erst am 22. nach beendigter Kohlenübernahme durch Sprengung und Artilleriefeuer vernichtet werden. Aus den Gefangenenaussagen ging hervor, daß außer dem australischen Schlachtkreuzer „Australia", den Kreuzern „Sydney", „Melbourne", „Brisbane" und „Encounter" mindestens zwei japanische Kreuzer in der Tasmansee stationiert seien. Von Interesse war auch zu erfahren, daß die Engländer neutrale Schiffe verdächtigt hatten, die Minen

vor Kapstadt und im Indischen Ozean gelegt zu haben. Der schwedische Dampfer „Tasmanic" wurde unter diesem Verdacht seit drei Monaten in Sydney festgehalten. Aus vorgefundenen Zeitungen ergab sich, daß ein englischer Transporter „Tyndareus", 11 000 Br. R. T., und ein Dampfer „Cilicia", 3750 Br. R. T., in der Nähe von Kapstadt auf Minen gelaufen seien.

Am 21. Juni war zum erstenmal das Wetter so günstig, daß die Brandungsverhältnisse erlaubten, auf die Insel Raoul zu gehen. Von der von den Einwohnern offenbar Mitte August 1914 verlassenen Niederlassung „Bells home" wurden größere Mengen Apfelsinen und Bananen an Bord genommen.

Da durch die eingetretene Verzögerung bei der Übernahme der Kohlen von dem Dampfer „Wairuna" und dem Segler „Winslow" das geplante Minenwerfen bei Neumond nicht mehr durchgeführt werden konnte, kam ein Minenwerfen vor Sydney nicht in Betracht.

Es wurden daher folgende Plätze ausgewählt:

1. nördlich von Kap Maria van Diemen (Neuseeland), so daß der Verkehr südlich und nördlich der The 3 Kings von Australien nach Auckland durch eine Sperre gedeckt ist;

2. die Westansteuerung zur Cookstraße für die Wege Cookstraße—Melbourne und Cookstraße—Sydney;

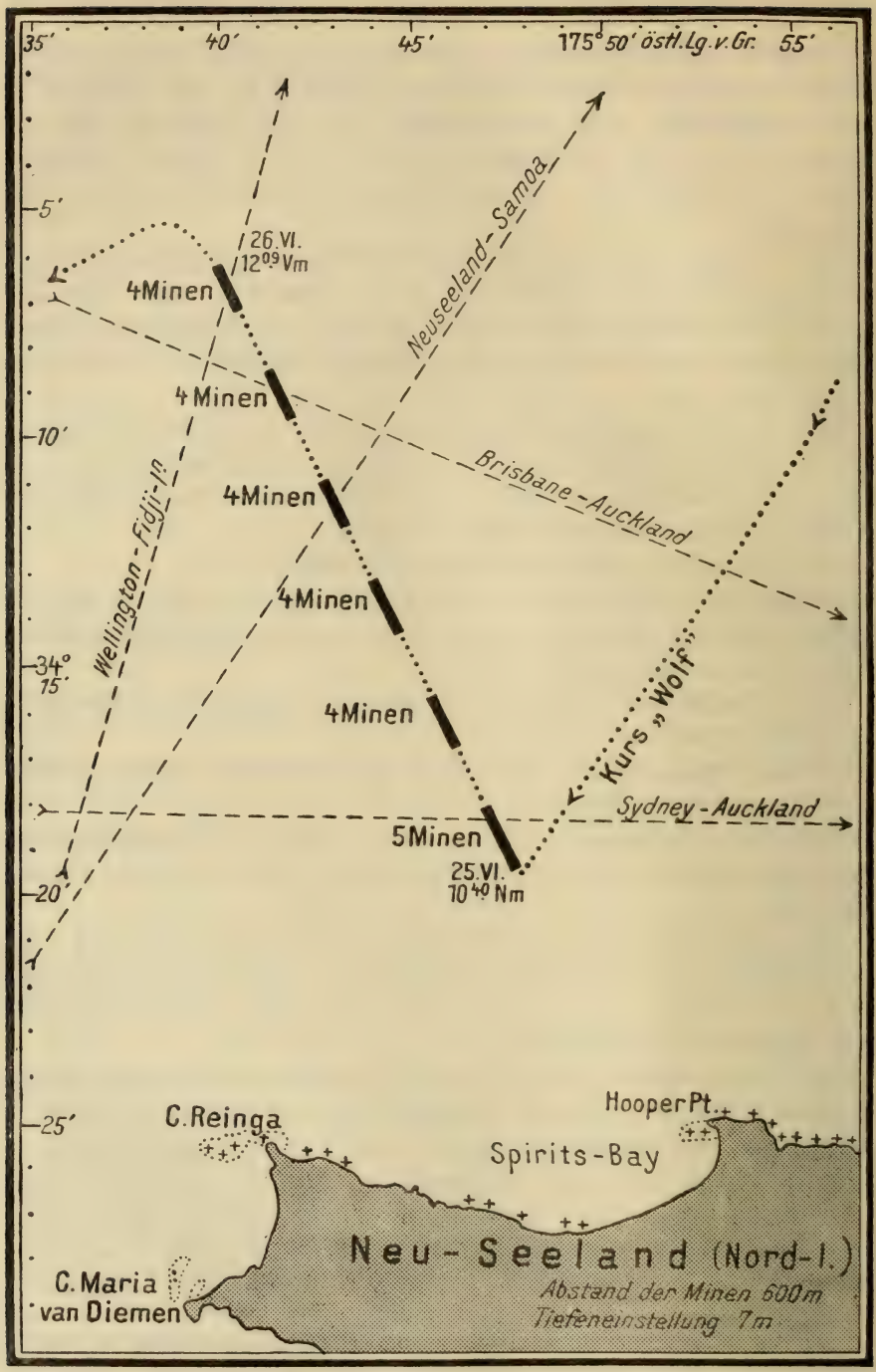
3. der Osteingang zur Baß-Straße auf den Routen Sydney—Melbourne und Hobart—Sydney.

Mit einer Marschfahrt von 9 Seemeilen wurde bei stürmischem und regnerischem Wetter am 22. Juni die Fahrt nach Kap Maria van Diemen angetreten.

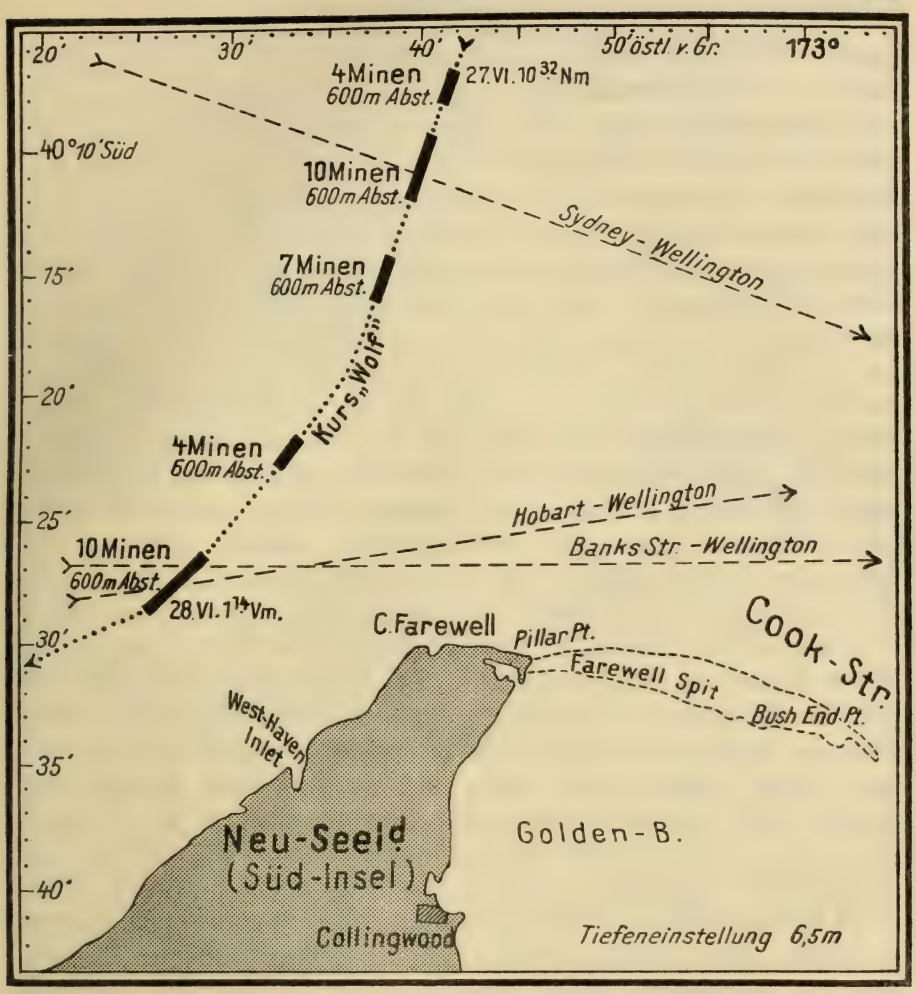
Bei einer Musterung der Gefangenen wurde festgestellt, daß zwei gefangene Offiziere des Dampfers „Turritella" fehlten. Man vermutete, daß beide am letzten Tage in Raoul trotz der vorhandenen Haifische von Bord geschwommen seien[1]).

Am 25. abends um 10 Uhr 40 wurden 25 Minen nördlich Kap Maria van Diemen im Zeitraum von eineinhalb Stunden planmäßig geworfen (siehe Skizze 40). Anschließend wurde sofort Kurs auf die Cookstraße genommen. Am 27. Juni von 10 Uhr 32 bis 1 Uhr 14 wurden 35 Minen in der Cookstraße geworfen. Dann wurde der Kurs für das Minenwerfen in der Baß-Straße aufgenommen. Auf dem Wege dorthin wurde der Funkspruch aufgefangen, daß der große Postdampfer „Mongolia",

[1]) Einer der beiden ist den Haifischen zum Opfer gefallen, der andere hat mehrere Monate auf der Insel gelebt und ist zufällig durch einen japanischen Kreuzer geborgen worden.



Minensperre bei Kap Maria van Diemen (Neuseeland), gelegt am 25./26. Juni 1917.

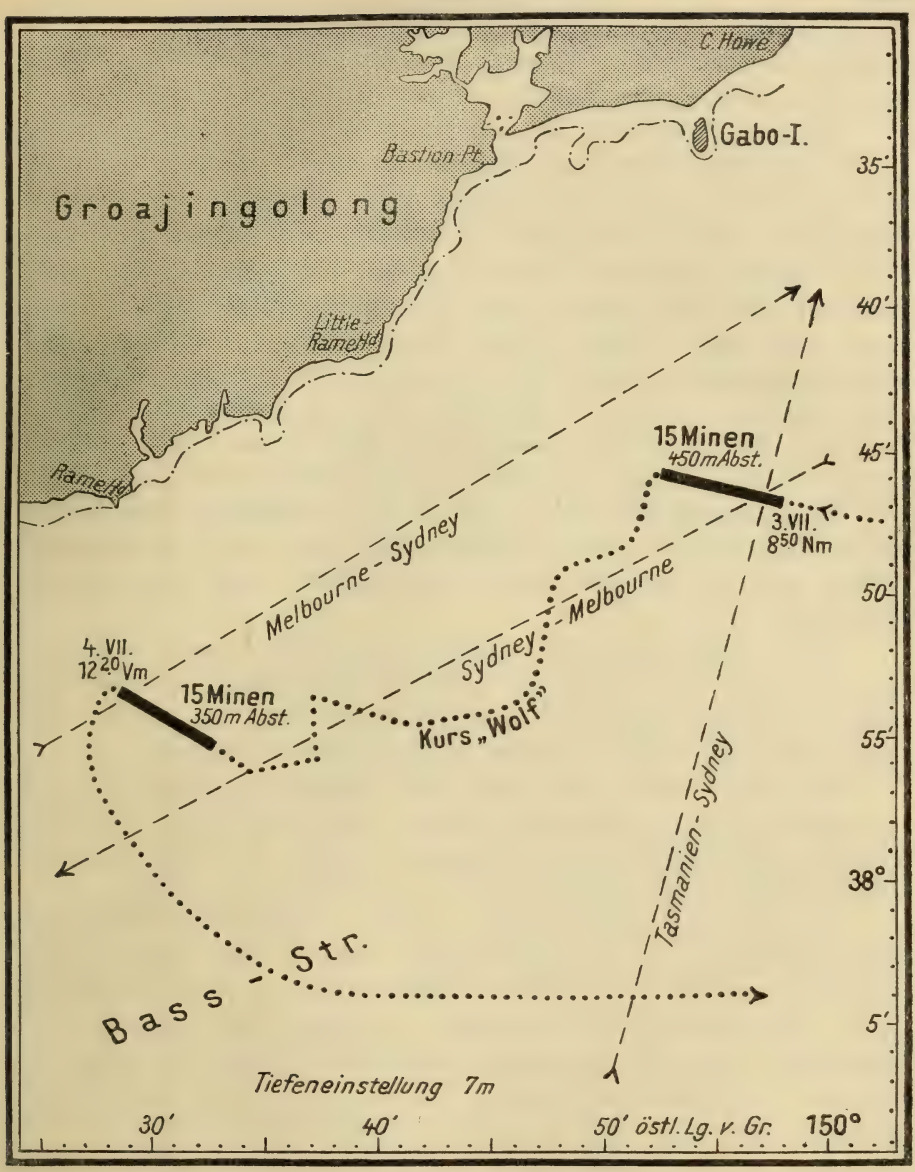


Minensperre vor der Cook-Straße bei Kap Farewell, gelegt am 27./28. Juni 1917.

9505 Br. R. T., auf den „Wolf"-Minen bei Bombay gesunken sei, also fünf Monate nach dem Werfen der Minen. Am 28. wurden zwei Dampfer gesichtet, doch mußte auf das Aufbringen dieser wegen der soeben ausgeführten und noch beabsichtigten Minenaufgabe verzichtet werden. Da Wind und See stetig zunahmen und das Erreichen der Baß-Straße infolge des schweren Arbeitens des Schiffes und der dadurch hervorgerufenen Fahrtverminderung stark verzögert wurde, beschloß der Kommandant, erst am 3. Juli abends die Minen zu werfen. Vor dem Ansteuern des Sperr-

gebietes wurde dem Schiff noch durch andere Masten- und Schornsteinstellung ein verändertes Aussehen gegeben. Um 5 Uhr nachmittags kam die australische Küste in Sicht. Sie wurde mit Dunkelwerden angesteuert. Um 8 Uhr 50 wurde von Süden her auf den Sperrkurs gegangen. Gleich nach Beginn des Minenwerfens kam ein Dampfer, anscheinend von Melbourne nach Sydney, in Sicht. Es wurde daher bei der 15. Mine das Werfen abgebrochen und nach Süden zu ausgebogen. Gleich darauf kam wieder ein Dampfer in Sicht, und auch von diesem mußte abgestanden werden. Es wurde dann mit nordwestlichem Kurs nochmals auf die Küste zugehalten, um eine zweite Sperre als Verlängerung der ersten zu werfen. Mit dieser wurde um 12 Uhr 5 begonnen. Auch hier störten die vollständige Durchführung zwei Dampfer, von denen der eine auf mitlaufendem Kurse so nahe kam, daß zu befürchten war, er könne das Werfen der Minen beobachten. Die letzten 10 Minen, die eigentlich bis dicht unter Land reichen sollten, konnten daher nicht mehr geworfen werden. Bei dem aufkommenden schlechten Wetter war es nicht mehr geraten, zu einem neuen Anlauf zum Minenwerfen weiter westlich vorzugehen, zumal dann „Wolf" bei Tagesanbruch noch in der Baß-Straße gestanden hätte. Die Lage der Minen ist aus der Skizze erkennbar. Das Minenwerfen an dieser Stelle gestaltete sich wegen des Dampferverkehrs aus allen Richtungen äußerst schwierig. Es bestand ständig die Gefahr, daß es beobachtet werden konnte, denn „Wolf" mußte Kurse laufen, die den gewöhnlich gewählten der Dampfer nicht entsprachen, damit die Sperren schräg zu den Dampferkursen lagen. Es mußte aber auch befürchtet werden, daß Dampfer noch in Gegenwart des „Wolf" auf Minen liefen. In diesem Fall wäre „Wolf" in die Verlegenheit gekommen, sich auffallend dem Rettungswerk entziehen zu müssen. Auch war das Loslösen von dem zuletzt genannten Dampfer, ohne ihm aufzufallen, äußerst schwierig. Es gelang nur ganz allmählich. Mit den Positionslaternen mußte dabei durch falsche Stellungen eine andere Lage des Schiffes vorgetäuscht werden, um auf auslaufenden Kurs zu kommen.

Am 6. Juli verzeichnet auf der weiteren Marschfahrt das Kriegstagebuch: „Voller Sturm aus Südwest und schwere See." Um 12 Uhr mittags wurde der Funkspruch aufgefangen, daß 10 Seemeilen von Kap Gabo der Dampfer „Cumberland", 9471 Br. R. T., eine Explosion im Laderaum gehabt habe. Ein in der Nähe liegender japanischer Kreuzer wurde zur Hilfsleistung beordert. Aus den verschiedenen Funksprüchen hierüber wurde entnommen, daß „Cumberland" auf Strand gesetzt worden sei, die Besatzung jedoch gerettet wurde. Erst nach Wochen wurde der Verlust dieses Schiffes durch Auflaufen auf Minen endgültig zugegeben.



Minensperre in der Baß-Straße, gelegt am 3./4. Juli 1917.

Nachdem am 8. Juli auf den Dampferweg westlich der Norfolk-Inseln gegangen war, kam am 9. nachmittags zunächst die amerikanische Bark „Beluga", 507 Br. R. T., mit Hilfsmotor auf dem Wege von San Francisco nach Sydney in Sicht. Die Ladung bestand aus 9000 Kisten Gasolin und

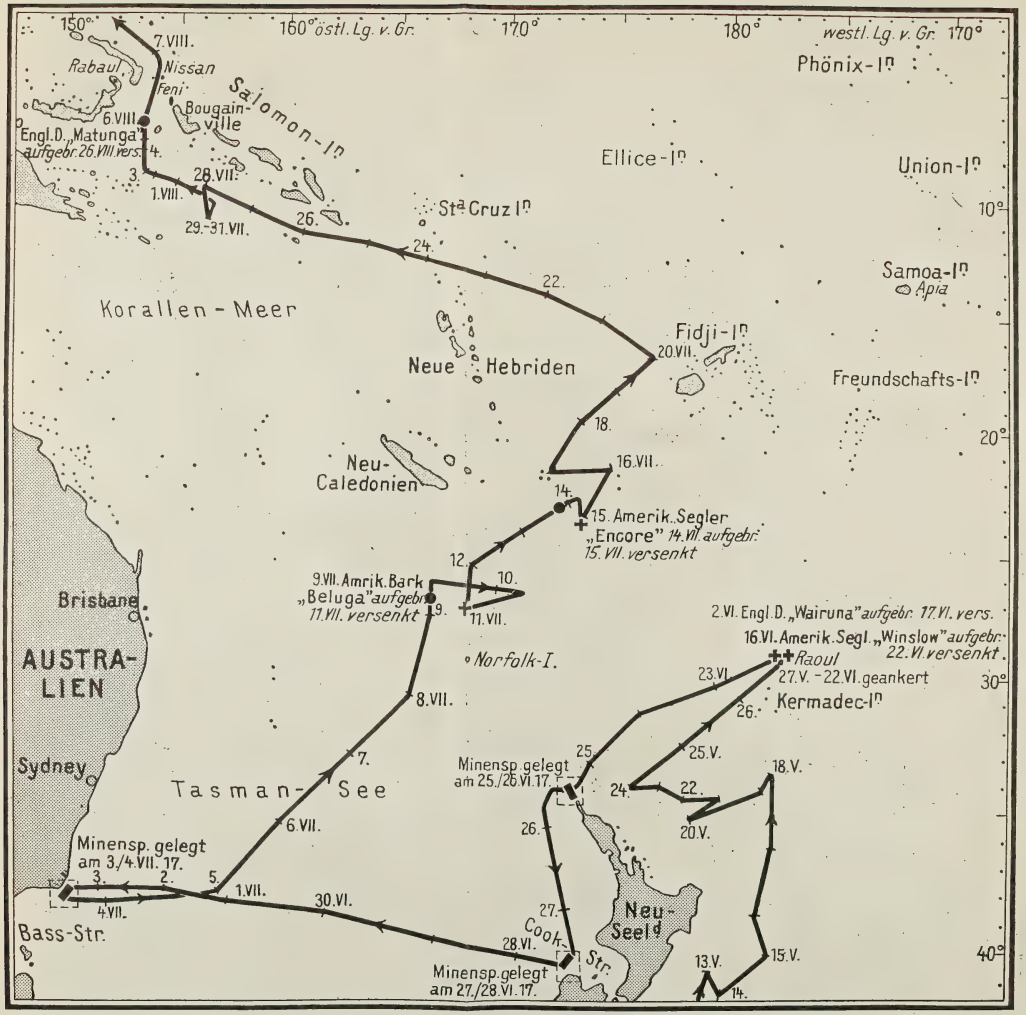
6000 Kisten Benzin, die Besatzung außer dem Kapitän mit seiner Frau und einer siebenjährigen Tochter aus zehn Mann.

Während „Wolf" noch mit „Beluga" beschäftigt war, kam die Rauchwolke eines östlich steuernden Dampfers in Sicht. „Wolf" drehte sofort auf mitlaufenden Kurs und ging auf volle Fahrt, um am folgenden Morgen mit Hilfe des Flugzeugs den Dampfer noch erreichen zu können, da ein sofortiges Anhalten wegen der großen Entfernung und der späten Tageszeit nicht mehr möglich war. Am nächsten Tage wurde in einem Umkreis bis etwa 90 Seemeilen der Dampfer von dem Flugzeug leider nicht mehr gesichtet. „Wolf" steuerte nunmehr nach „Beluga" zurück und nahm am 11. morgens die Besatzung und das erforderliche Material, 3000 Liter Benzin für sein Flugzeug, an Bord. Dann wurde „Beluga" durch 15 Sprenggranaten vernichtet. An den nächsten beiden Tagen wurde trotz Flugzeugaufklärung nichts gesehen. Da das Flugzeug beim Niedergehen in der schweren Dünung Schaden erlitten hatte, mußte es abmontiert werden und war für die nächsten beiden Wochen nicht mehr verwendungsfähig.

Am 14. Juli wurde der amerikanische Viermastschoner „Encore", 651 Br. R. T. groß, von Astoria (Oregon) nach Sydney mit einer Holzladung bestimmt, angehalten. Die Besatzung betrug zehn Köpfe. Das Schiff wurde am nächsten Tage durch Inbrandsetzen vernichtet.

Bis zum 27. Juli suchte „Wolf" auf verschiedenen Kursen, die sonst als befahren galten, nach weiterer Beute, jedoch ohne Erfolg. An diesem Tage war die Reparatur des Flugzeugs beendet; es konnte aufsteigen, sichtete aber ebenfalls in einem Umkreis von 60 Seemeilen nichts.

Am 28. Juli, als sich „Wolf" auf dem Dampferwege Australien—Bougainvillestraße—Japan befand, wurde auch bei einer erneuten Flugzeugaufklärung kein Schiff gesichtet. Zur Verbesserung des Funkempfangs waren am Vormittag die Masten bis auf höchste Stelle gebracht. Am Nachmittag wurde ein Funkspruch aus Sydney empfangen, wonach ein Dampfer mit 500 Tonnen Kohlen und anderen Gütern nach Rabaul unterwegs sein sollte. Der Kommandant des „Wolf" beabsichtigte, diesen Dampfer zwischen dem 3. und 6. August auf dem mutmaßlichen Wege abzufangen. Bis zum 5. August wurde trotz regelmäßiger Flugaufklärung von dem Dampfer, dessen Namen man inzwischen aus verschiedenen Funksprüchen als „Matunga" festgestellt hatte, nichts gesehen. Am Abend dieses Tages meldete „Matunga", daß er am 7. August morgens in Rabaul eintreffen würde. Nach Lage der Dinge mußte „Matunga" bei der letzten Flugzeugaufklärung eben außer Sichtweite gestanden haben. „Wolf" schlug nunmehr einen Kurs ein, von dem anzunehmen war, daß



Kreuzerkrieg des Hilfskreuzers „Wolf" vom 13. Mai bis 7. August 1917.

Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin.
Alle Rechte vorbehalten.

er vor „Matunga“ bleiben würde. Am 6. August morgens um 2 Uhr 30 hatte dieses tagelange Warten Erfolg: die Lichter der „Matunga“ kamen in Sicht! Zeitweise verschwand der Gegner in Regenböen, so daß sicherheitshalber nach Hellwerden auch Flugaufklärung angewendet wurde. Um 8 Uhr morgens konnte „Matunga“ durch Warnungsschuß angehalten werden. Er stoppte sofort, ohne seine Funktelegraphie zu gebrauchen. „Matunga“ war 1618 Br. R. T. groß und hatte eine Ladung von 500 Tonnen Westportkohle und etwa 400 Tonnen Stückgut, darunter sehr große Mengen Proviant, Konserven, Gefrierfleisch, Obst, Zigaretten, Bier u. dgl. Die Besatzung betrug 44 Köpfe und 20 Passagiere, und zwar 3 Offiziere, 11 Unteroffiziere und Gemeine der Tropical Forces, 1 Generalarzt, 1 Stabsarzt mit Frau und 3 Plantagendirektoren.

Der Kapitän des Dampfers, die Schiffsoffiziere, die Offiziere und Mannschaften der Tropical Forces wurden an Bord des „Wolf“ genommen und die übrige Besatzung und Passagiere zunächst auf „Matunga“ belassen. Mit dem Prisenkommando an Bord erhielt „Matunga“ den Befehl, dem „Wolf“ zu folgen. Fregattenkapitän Nerger lief zwischen den Inseln Feni und Nissan hindurch, um bei Hellwerden am nächsten Tage aus Sicht von jedem Lande zu stehen. Wenn das Wetter es erlaubte, sollte „Matunga“ zur Übernahme der für „Wolf“ äußerst wertvollen Ladung in See längsseits genommen werden. Andernfalls beabsichtigte der Kommandant, den Offak-Hafen (Insel Waigeu) anzulaufen. Dieser letztere Fall trat ein. Während des Marsches dorthin wurde „Matunga“ als Zielschiff für E.-Meß-, Artillerie- und Torpedozielübungen benutzt. Am 7. August vormittags wurde „Matunga“ zum erstenmal von Rabaul angerufen. Sehr bald setzte lebhafter Funkverkehr ein, der ohne Zweifel mit dem Ausbleiben der „Matunga“ zusammenhing.

Am 10. vormittags passierte „Wolf“ in einem Abstand von 1½ Seemeilen eine Stelle, auf welcher nach Angabe des Segelhandbuches zwei Inseln vorhanden sein sollten, deren Existenz zweifelhaft war. Nach diesen Inseln war schon früher durch ein deutsches Forschungsschiff vergeblich gesucht worden. Von den Inseln wurde nichts bemerkt.

Am 14. August morgens wurde Offak-Hafen angesteuert. Sicherheitshalber fand vorher eine Flugzeugaufklärung zur Suche nach etwaigen holländischen Vermessungsfahrzeugen statt. Nach Rückkehr des Flugzeugs wurde in den Hafen gesteuert und gegen Mittag dort geankert. „Matunga“ wurde längsseits genommen und mit der Kohlen- und Proviantübernahme begonnen. „Wolf“ lag mit zweistündiger Bereitschaft. Den Sicherheitsdienst übernahm vor der Einfahrt das Motorboot.

Bis zum 26. August lagen „Wolf" und „Matunga" in Offak-Hafen. Während dieser Zeit fand die Kohlen- und Proviantübernahme statt, „Wolf" wurde außenbords, namentlich in der Wasserlinie, und durch den Meistersmaat Hinrichs, der sich als Taucher freiwillig gemeldet hatte, unter Wasser gereinigt und das ganze Schiff für die weitere Fahrt umgestaut und instand gesetzt, auch wurde eine Reihe neuer Kammern für die Passagiere auf dem Aufbaudeck eingebaut, für die das Material von der „Matunga" genommen wurde. Die Mannschaft konnte in kleinen Teilen für beschränkte Zeit auch an Land gehen. Die Kohlen, die von „Matunga" übergenommen wurden, waren für die frühere Stationsjacht des deutschen Gouverneurs in Rabaul, „Komet", die von den Australiern genommen war und unter dem Namen „Ula" fuhr, bestimmt. Aus den Gefangenenaussagen ging hervor, daß japanische Kreuzer häufig Deutsch-Neuguinea besuchten, und daß der Unfall der „Cumberland" nicht auf Minen, sondern mit Hartnäckigkeit auf eine innere Explosion zurückgeführt wurde. Aus einem aufgefangenen Funkspruch war aber ersichtlich, daß man doch mit Minen rechnete, weil Freiwillige für den Minensuchdienst angeworben wurden. Am 26. vormittags gingen „Wolf" und „Matunga" in See, und das letztere Schiff wurde 10 Seemeilen von der Küste durch Sprengpatronen versenkt. Kurz vor dem Auslaufen fuhr der Kommandant um sein Schiff. Es war das erste Mal, daß er sein Schiff verlassen hatte, er wollte einmal sehen, wie sein Schiff von außen aussähe. Durch die Arbeiten an Maschinen und Kesseln und durch das Reinigen des Schiffsbodens wurde die auf 8 Seemeilen gesunkene Geschwindigkeit wieder auf 10 Seemeilen gebracht.

Obwohl „Wolf" über vier Monate östlich von Australien gekreuzt, an verschiedenen Stellen Minen gelegt und auch sichtbare Erfolge gehabt hatte, blieb der Hilfskreuzer für den Feind völlig verschwunden. Erst am 31. August berichtete die australische Regierung, daß sie ein besonderes Sicherungssystem im Norden von Australien in der Torresstraße eingerichtet habe, und daß der englische Kreuzer „Encounter" und die japanischen Kreuzer „Hirado" und „Chikuma" bei den Rossel-Inseln südlich Neuguinea ihr Suchgebiet hätten. Die Kreuzer „Psyche" und „Fantome" standen zu dieser Zeit bei Timor und gingen nach der Thursday-Insel, während der Panzerkreuzer „Suffolk" die Andamanen und Nikobaren absuchte. Außerdem waren noch der Kleine Kreuzer „Brisbane" sowie vier kleine bewaffnete Wachfahrzeuge zur Verfügung. Die holländisch-indische Regierung erhielt durch Eingeborenenmeldungen am 5. September Nachricht von dem Aufenthalt des „Wolf" in Offak-Hafen, also etwa zehn Tage nach dem Verlassen des Ankerplatzes.

Ein zusammenfassender Bericht des Navy Department aus Melbourne zeigt deutlich, daß man zwar den Verlust der „Wairuna", der „Matunga", der „Cumberland" gebucht hatte, daß man aber über „Wolf" in jeder Beziehung völlig im unklaren war, zumal auch der Hilfskreuzer „Seeadler" zur gleichen Zeit im Großen Ozean auftrat. Dies Auftreten zweier unbekannter Hilfskreuzer, welche beide einer überhitzten Phantasie lebhaften Anstoß gaben, machte es für die Australier besonders schwierig, zu einem klaren Urteil zu gelangen.

„Wolf" befand sich bereits auf der Heimfahrt mitten im Indischen Ozean, als man in Australien anfing, die ungefähre Lage zu erkennen und nach „Wolf" zu suchen. Es ist erstaunlich, wie es „Wolf" gelungen ist, von Offak-Hafen durch die Flores- und Java-See, die unter starker Bewachung standen, bis Singapore durchzustoßen und zurückzukehren.

Für die weitere Fahrt des „Wolf", namentlich für die Minenaufgabe, die noch ausgeführt werden sollte, machte Fregattenkapitän Nerger vor Verlassen von Offak-Hafen folgende Überlegungen:

„Es kommen für Minenlegen in Betracht die Plätze Karachi, Calcutta, Rangoon und Singapore.

Alle Plätze mit einem Schiff hintereinander zu bewerfen, ist nicht möglich; sie liegen zu weit auseinander, die Wirkung auf einem Platz tritt so früh ein, daß die anderen Plätze Maßnahmen treffen werden, bevor »Wolf« erscheint. Die Zahl der noch vorhandenen Minen gebietet außerdem eine Beschränkung.

Karachi ist sehr weit. Die Bedeutung des Platzes ist geringer als die der anderen.

Die Aufgabe vor Calcutta ist nur bei günstigem Wetter und Neumond zu lösen, denn bei der Schmalheit des Seeraumes ist sehr große Annäherung an die Flußmündung erforderlich. Navigierung ist schwierig, und Ortsbestimmung nur durch astronomisches Besteck möglich. Zur Zeit ist dort das Wetter ungünstig. Es läßt sich nicht annähernd übersehen, ob »Wolf« den richtigen Platz für die Minen treffen wird und die Aufgabe bei der geringen Geschwindigkeit des Schiffes in einer Nacht durchführen kann. Andererseits sind die Räumungsarbeiten verhältnismäßig leicht, so daß die Wirkung von Minen nicht von langer Dauer sein wird. Es muß mit starker englischer und japanischer Bewachung vor Calcutta gerechnet werden.

Rangoon als Hafen zweiter Ordnung käme nur neben Calcutta in Betracht.

Singapore hat von allen genannten Plätzen den weitaus größten Verkehr mit den größten und wertvollsten Schiffen.

Vom Admiralstab war befohlen, beim Auslegen der Minen die Drei-Seemeilen-Grenze an feindlicher Küste dort innezuhalten, wo eine neutrale Küste unmittelbar gegenüberliegt. Die Lage von Singapore zum holländischen Gebiet ist aber so, daß die Minen, um dieser Bedingung zu genügen, in den Hafen selbst hineingetragen werden müßten, was unmöglich gelingen kann, da Singapore, wie bekannt ist, sowohl der englischen wie japanischen Flotte als Hauptstützpunkt dient. Sehr viele Kriegsschiffe sollen hier konzentriert sein.

Es besteht aber noch eine Möglichkeit, Singapore durch Minen in größerer Entfernung im Südchinesischen Meer zu treffen (in der Malakka-Straße war es durch eine Einschränkung des Operationsbefehls unmöglich). Hier liegen nur feindliche Küsten auf beiden Seiten, wenn man von den Anambas- und Natoena-Inseln absieht, für die Holland kein großes Interesse zeigte, die selbst auch keine Schiffahrt haben."

Der Platz selbst wurde durch folgende Überlegungen bestimmt:

„1. Erfahrungsgemäß wirken die Minen oft schon innerhalb der ersten 24 Stunden. Das Südchinesische Meer ist auf allen Seiten schnell und wirkungsvoll durch die englischen, japanischen und amerikanischen Flottenteile abzuschließen. Daher ist die Anordnung der Minen so zu treffen, daß die Minen in einer Nacht geworfen werden können und daß »Wolf« das Seegebiet nach dem Werfen möglichst schnell wieder verlassen kann.

2. Holländische Interessen werden am besten gewahrt und damit dem Sinn der erwähnten Einschränkung des Operationsbefehls entsprochen, wenn die Minen keinen direkten Verbindungsweg zwischen holländischen und ostasiatischen Häfen treffen.

3. Es sollen möglichst viele Hauptverbindungswege zwischen feindlichen Häfen und namentlich die mit der wertvollsten Schiffahrt mit den Minen gedeckt werden.

Diesen Bedingungen kann am besten durch Anordnung der Minen nördlich der Anambas-Inseln entsprochen werden.

Mondverhältnisse spielen für die Lösung der Aufgabe hier keine Rolle von Bedeutung, die Wetterverhältnisse lassen mit großer Wahrscheinlichkeit hinreichend sichere Vorausberechnungen zu. Sollten sie ausnahmsweise ungünstig sein, so wird ein Abwarten besseren Wetters südlich der Anambas möglich sein. — Unter Berücksichtigung aller Umstände halte ich die Verwendung aller noch an Bord befindlichen 110 Minen auf dem genannten Platz für die beste. Den Weg dorthin will ich zur Vermeidung der Hauptverkehrswege nördlich Ceram, westlich Boeroe, dicht unter der Küste von Celebes, durch die Karimata-Straße, dann eben aus Sicht der Westküste

von Borneo und östlich der Anambas-Inseln nehmen. Der Nordausgang der Karimata-Straße soll dabei nachts passiert werden, da hier mit feindlicher Bewachung mit Sicherheit gerechnet werden muß."

Auf Grund dieser Überlegung wurde der Marsch mit 8 Seemeilen Fahrt angetreten.

Am 2. September vormittags wurde die Karimata-Straße angesteuert. Da während des Marsches kein Handelskrieg geführt werden sollte, um zunächst die Minenaufgabe zu erledigen, so wurden die wenigen in Sicht kommenden Fahrzeuge nicht angehalten.

Vor der Karimata-Straße wurden mittags um 12 Uhr 20 Rauchwolken und Mastspitzen eines Dampfers gesichtet. Abends gegen 11 Uhr, es war helle Vollmondnacht, kam voraus ein abgeblendetes Fahrzeug in Sicht. Es lag zunächst anscheinend auf gleichem Kurs, dann quer zur Kursrichtung des „Wolf", und drehte bis auf Gegenkurs. Das Schiff wurde mit ziemlicher Sicherheit als Kreuzer der englischen Talbot-Klasse, 5690 Tonnen — elf 15,2 cm-Geschütze, vermutlich „Juno", erkannt. Da angenommen werden konnte, daß der Gegner den „Wolf", der für ihn in günstiger Beleuchtung unter dem Vollmond nur 60 hm ab stand, gesehen haben mußte, wurde das Schiff gefechtsbereit gemacht. Es war eine äußerst kritische Situation. Bedeutete die Änderung des Kurses des Fahrzeuges auf Gegenkurs bei dem geringen Passierabstand, daß der Gegner die Absicht hatte, den „Wolf" anzuhalten, so konnte mit Sicherheit angenommen werden, daß er sich zunächst in das Kielwasser des „Wolf" setzen würde, um dann das Signal zum Anhalten zu geben. Dann befand sich „Wolf" in einer Position zu ihm, in der die Überlegenheit des Gegners in Armierung, Manövrierfähigkeit und Geschwindigkeit bei dem besseren Schutze voll zur Geltung kommen mußte. Es war daher zu erwägen, ob es nicht besser sei, auf den Gegner zuzuhalten und einen solchen Passierabstand herzustellen, daß ein Torpedoangriff zur schnellen Vernichtung des Gegners führen konnte. Der Kommandant war nahe daran, diesen letzteren Weg zu wählen, entschloß sich aber schließlich dennoch, den Kurs durchzuhalten, in der Hoffnung, daß der feindliche Kreuzer auf ein Anhalten während der Nacht verzichten würde. Den Ausschlag gab die Überlegung, daß der feindliche Kreuzer selbst bei einem erfolgreichen Torpedoangriff noch die Möglichkeit haben würde, eine Funkmeldung über das Zusammentreffen zu machen, daß dann die geplante Minenaufgabe nicht mehr zur Durchführung kommen konnte und „Wolf" schwerlich noch einen Ausweg aus diesem engen Seegebiet finden würde. Er wollte daher sein eigenes Verhalten von dem weiteren Verhalten des feindlichen Kreuzers abhängig machen, der tatsächlich, ohne von „Wolf" Notiz zu nehmen, in 54 hm Ab-

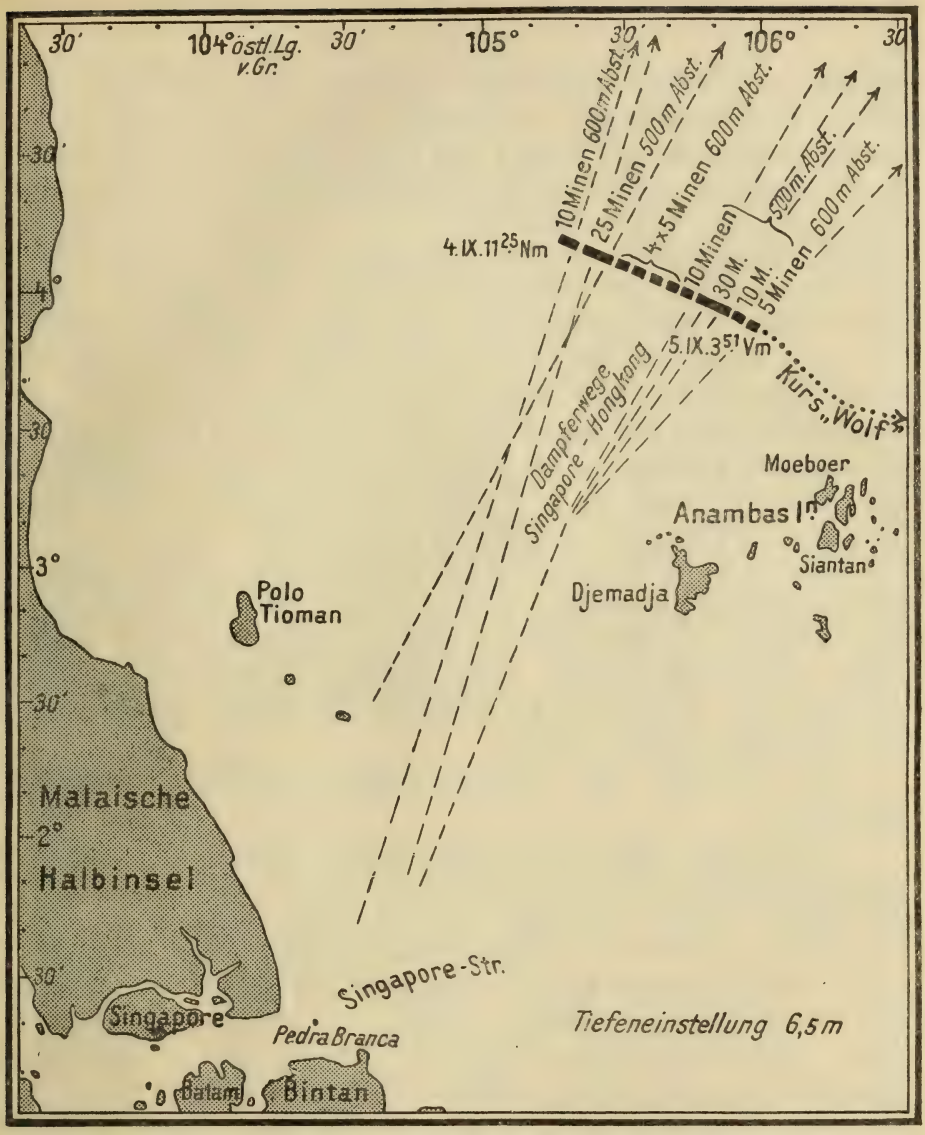
stand passierte und seinen Kurs durchhielt. Offenbar patrouillierte der Kreuzer schon längere Zeit in dieser Gegend, so daß sich wohl bei den Offizieren eine gewisse Gleichgültigkeit eingestellt hatte.

Der Kommandant hatte also das Glück, auch hier den richtigen Entschluß aus strategischen Erwägungen gefaßt zu haben, obgleich er ihn taktisch selbst als falsch erkannt hatte; aber Glück gehört nun mal zum Erfolge. „Wolf" blieb trotz einer Passierentfernung von nur 54 hm augenscheinlich unbemerkt. Nach dem Passieren des Kreuzers wurde nach Steuerbord abgedreht und auf die Ostseite der Insel Soeroetoe zugehalten, um die Verbindungslinie zwischen dem Kreuzer und Soeroetoe-Leuchtturm freizuhalten, damit bei einer Ortsbestimmung der Kreuzer „Wolf" nicht noch nachträglich im Schein des Leuchtfeuers bemerkt würde.

Am 4. September war „Wolf" in der Gegend angekommen, wo die Minen geworfen werden sollten. Mit Eintreten der Dämmerung wurde ein Kurs aufgenommen, der so lief, daß auf dem Rückwege die Minen geworfen werden konnten. Nach astronomischer Ortsbestimmung wurde um 11 Uhr 25 abends kehrtgemacht und mit dem Minenwerfen begonnen. Beworfen wurden die Dampferwege Singapore—Saigon, Singapore—westliche Wege nach Hongkong, Hauptroute Singapore—Hongkong und Manila und östlicher Dampferweg Singapore—Hongkong und Manila. Geworfen wurden sämtliche 110 Minen (siehe Textskizze). Nach $4^1/_2$ Stunden waren das Minenwerfen und damit am 5. September sämtliche Minenaufgaben überhaupt beendigt.

Im ganzen sind von „Wolf" 465 Minen in zehn verschiedenen Sperrgebieten geworfen worden; fünf waren nur gefordert. Am Tage nach dem letzten Minenwerfen wurde der gefangene Kapitän von der Prise „Turritella" wegen Überbordwerfens einer Flaschenpost festgenommen. Beim Rückmarsch, der beim Passieren der Karimata-Straße zunächst dicht unter Borneo durch ein enges, unbefeuertes Küstenfahrwasser bei Nacht genommen wurde, verzichtete Fregattenkapitän Nerger auf die Führung des Kreuzerkrieges in der Java-See, um den Eintritt des Schiffes in den Indischen Ozean durch die engen Straßen bei der geringen Geschwindigkeit des Schiffes nicht unnötig zu gefährden. Verschiedene in der Java-See beobachtete Dampfer wurden daher nicht angehalten. Aus einem allerdings stark verstümmelten Funkspruch, der am Tage nach dem Minenwerfen aufgefangen wurde, schien hervorzugehen, daß die Singapore-Minensperre bereits gewirkt habe und der Dampfer „Brodholm", 5745 Br. R. T., aufgelaufen sei. Diese Annahme hat sich jedoch später nicht bestätigt.

Am 9. September wurde nach Dunkelwerden mit voller Fahrt an der Westseite der Insel Soembawa durch die Allas-Straße gedampft und



Minensperre von Singapore, gelegt am 4./5. September 1917.

während der Nacht zunächst südlicher Kurs beibehalten, um aus Sicht der Inseln zu kommen.

Für die weitere Fahrt macht der Kommandant folgende Überlegung: „Es ist beabsichtigt, den Heimweg anzutreten und auf demselben noch Kreuzerkrieg zu führen. Es wird dabei darauf ankommen, die Dänemark-Straße, wenn irgend möglich, noch in der ersten Dezemberhälfte zu er-

reichen, da späterhin nicht mehr mit Sicherheit auf Offensein zu rechnen ist. Andererseits ist es aber erforderlich, daß »Wolf« noch weitere Kohlen bekommt, da die Kohlen nur im günstigsten Falle rechnungsmäßig restlos für den Heimweg reichen. Deshalb muß der Kreuzerkrieg zunächst möglichst in eine Gegend gelegt werden, wo ein Stützpunkt auch die Übernahme der Kohlen gestattet. Wegen eines Streiks der australischen Kohlenarbeiter (nach Zeitungsberichten) ist ein Kohlentransport zwischen Australien und den indischen Häfen zur Zeit nicht zu erwarten. Die Aussichten an den holländischen Inseln sind daher gering. Meiste Aussicht auf Kohlentransporte dürften die von Durban und Lourenco Marques nach den vorder- und hinterindischen Häfen führenden Dampferwege haben. In Betracht kommende Stützpunkte sind: das Suvadiva- und Addu-Atoll und die Cargados Carajos. Es soll zunächst unter möglichster Anlehnung an die Hauptverkehrswege der 1½° Kanal angesteuert werden. Kurs West, Marschfahrt 9 Seemeilen" (siehe Skizze 45, Seite 294).

Vom 10. bis 26. September wurde nichts gesichtet. Dagegen ging aus verschiedentlichen Funksprüchen hervor, daß vor einem feindlichen Hilfskreuzer sowohl von Mauritius als auch von Bombay gewarnt wurde; jedoch ließ der Text nicht auf „Wolf" schließen. Es ging aus den Funksprüchen weiter hervor, daß die Frachtsätze von Indien nach Australien eine Steigerung erfahren hatten.

Am 25. wurde zum erstenmal wieder von Nauen vollständig empfangen.

Am 26. stand „Wolf" in der Mitte des 1½° Kanals. Das Flugzeug wurde aufgetakelt, und als es gerade startbereit war, kam achteraus eine Rauchwolke in Sicht. Es wurde sofort zur Aufklärung entsandt. Bei seiner Rückkehr meldete das Flugzeug einen Handelsdampfer mit 13 Seemeilen Fahrt. Nachdem das Flugzeug Brennstoff ergänzt hatte, ging es auf Dampfergegenkurs, während „Wolf" mit höchster Geschwindigkeit folgte. Beim Näherkommen wurde der Dampfer als ein japanischer Frachtdampfer erkannt, der ein Geschütz, unter einer Überdeckung auf der Hütte stehend, an Bord hatte. Auf 25 hm drehte „Wolf" auf und hielt den Dampfer mit Flaggensignal an, verbot die Benutzung der Funktelegraphie und feuerte einen Warnungsschuß vor den Bug.

Der Dampfer meldete mit Wimpel: „Signale sind verstanden", setzte jedoch keine Flagge und stoppte nicht, sondern drehte nach Steuerbord ab, „Wolf" das bewaffnete Heck zuwendend. Ein zweiter Warnungsschuß wurde vor den Bug gefeuert, ohne daß der Dampfer stoppte. Währenddessen war auf dem Dampfer die Geschützbedienung ans Geschütz gekommen und damit beschäftigt, dieses klarzumachen. Nun wurde der nächste Schuß

auf den Geschützstand gefeuert, er traf das Heck des Dampfers an Backbord, worauf die Bedienungsmannschaft einen Augenblick verschwand, jedoch sofort wieder an das Geschütz eilte. Jetzt folgten zwei Salven auf das Heck, welche die Geschützbedienung teilweise außer Gefecht setzten, die Mannschaft endgültig vom Geschütz vertrieben und, wie später festgestellt wurde, eine Ruderhavarie dadurch hervorriefen, daß Trümmer zwischen das Rudergestell gefallen waren. Sämtliche Salven waren so hoch gelegt, daß der Schiffskörper selbst möglichst wenig getroffen wurde, um die spätere Verwendung des Dampfers nicht zu beeinträchtigen.

Auch jetzt noch war ein Stoppen des Dampfers nicht erkennbar, obwohl er mit der Dampfpfeife eine Reihe von drei kurzen Tönen gab. Plötzlich funkte er das Seenotzeichen SOS. Sofort wurde mit dem Marconisender gestört und die hinter dem Schornstein erkennbare Funkbude beschossen. Es fielen, bis der Dampfer zu funken aufhörte, noch zwei Salven. Währenddessen war auch das Flugzeug herangekommen und hatte, als der Dampfer nicht stoppte, ihm eine Bombe vor den Bug und eine neben die Back ins Wasser geworfen. Endlich stoppte der Dampfer. An seiner Backbordseite wurden mehrere im Wasser treibende Leute, welche nach Aufgabe des Widerstandes über Bord gesprungen waren, sichtbar. Gleich darauf erschien hinter dem Heck des Dampfers eine Anzahl sehr voll besetzter Boote, die er noch in voller Fahrt zu Wasser gebracht hatte, so daß ein Teil kenterte. „Wolf“ setzte zwei Boote mit Arzt aus, welche sich zunächst an der Rettung der im Wasser Treibenden beteiligten. Ein drittes Boot wurde als Prisenboot auf den Dampfer zur Untersuchung geschickt.

„Wolf“ mußte erst das Flugzeug, welches mit Propellerschaden auf dem Wasser niedergegangen war, aufnehmen und ging dann zu den treibenden japanischen Booten.

Der an Bord des Dampfers geschickte Prisenoffizier meldete: „Japanischer Fracht- und Passagierdampfer »Hitachi Maru« aus Tokio, 6557 Br. R. T., auf der Fahrt von Kobe über Colombo, Delagoabai, nach Liverpool, Ladung Stückgut und 1100 Tonnen Bunkerkohle. Besatzung 117 Köpfe und außerdem 42 Passagiere einschließlich 5 Frauen und 1 Kind.“

Die Maschine des Dampfers war in Ordnung, das Schiff brannte nicht, und das nur in geringen Mengen eindringende Wasser ließ sich mit Pumpen halten. Ein Arbeitskommando und ein verstärktes Prisenkommando waren erforderlich, die das Schiff in einigen Stunden fahrbereit machten. Das Geschütz war ein 12,5 cm neuesten Modells, stand ladebereit und war selbst unversehrt.

Inzwischen waren die japanischen Boote bei „Wolf“ längsseit gekommen und die Insassen an Bord genommen worden. Nachdem auch der

Rest der japanischen Besatzung der „Hitachi Maru" einschließlich des Kapitäns auf „Wolf" übergeschifft war und „Hitachi Maru" fahrbereit gemeldet wurde, dampften „Wolf" und „Hitachi Maru" nach dem Suvadiva-Atoll, um „Hitachi Maru" als Unterkunftsschiff für Passagiere und einige Gefangene zu benutzen und gleichzeitig einen Teil der Ladung auf „Wolf" umzuladen.

Am 27. mittags ankerte „Hitachi Maru" in der Mitte des Atolls und „Wolf" ging längsseit. Eine Besichtigung der Prise durch den Kommandanten zeigte, daß diese als Begleitschiff vorzüglich geeignet war, denn ihre Geschwindigkeit war größer als die des „Wolf", und sie hatte viele Kammern, ein wohnliches Zwischendeck und große Kühlräume. In etwa acht Tagen konnte mit den Hilfsmitteln des „Wolf" die „Hitachi Maru" wieder voll see- und betriebsfähig gemacht werden. Jetzt war es auch möglich, die genauen Verluste auf „Hitachi Maru" festzustellen. Es waren getötet zehn Mann der Besatzung und ein Passagier, schwerverwundet sechs Mann der Besatzung, von denen zwei später gestorben sind, ertrunken ein Passagier und ein Mann der Besatzung.

Da der Kohlenvorrat des „Wolf" zur Vollendung der Heimreise nicht ausreichte, „Hitachi Maru" aber als ständiges Begleitschiff doch nur bei Gewinnung größerer Kohlenvorräte benutzt werden konnte, wurde mit der Übernahme eines Teils der Kohlen aus der „Hitachi Maru" begonnen. Während der Arbeiten im Suvadiva-Atoll wurde das Flugzeug wiederholt zur Aufklärung gestartet. Beim Anbordkommen des japanischen Kapitäns stellte der Kommandant ihn wegen seines unsachlichen Verhaltens zur Rede. Der Kapitän berief sich dabei auf die ihm von seiner Regierung erteilten schriftlichen Instruktionen, die er genau befolgt habe. Diese Instruktionen wurden dann auch später unter den Papieren gefunden, sie bezogen sich aber auf das Verhalten gegen U-Boote. Es hat allerdings nach dem ersten Einschlagen der Granaten auf der „Hitachi Maru" völlige Kopflosigkeit geherrscht. Der Kapitän machte im übrigen einen verständigen und ruhigen Eindruck, ebenso wie die japanische Besatzung sich angenehm abhob von den Besatzungen vieler genommener Schiffe. Die Aussagen der Passagiere ergaben wieder eine Anzahl von Minenerfolgen, darunter nach einer Zeitungsnachricht aus Singapore auch noch einen am 10. August auf den Minen vor Kapstadt („City of Athens", 5604 Br. R. T., also acht Monate nach dem Werfen der Sperre.

An Kohlen wurden zunächst nur 182 Tonnen übergenommen, da die Löschverhältnisse ziemlich schwierig waren. Dagegen wurden das 12,5 cm-Geschütz und der wertvollste Teil der Ladung des japanischen Dampfers auf „Wolf" geschafft und für die „Hitachi Maru" eine neue Besatzung

gebildet, bestehend aus 23 Mann Prisenkommando und 48 Mann in Tageslohn angemusterter Neutraler und Japaner.

Am 1. Oktober wurde „Hitachi Maru" als Hilfsschiff unter dem Kommando des Leutnants zur See d. Res. Rose in Dienst gestellt.

Nachdem bis zum 3. Oktober das Umladen auf „Wolf" beendet und die Reparaturen des Hilfsschiffes so weit ausgeführt waren, daß dieses sich allein helfen konnte, warf „Wolf" am Morgen des genannten Tages los, um im $1^1/_2$°-Kanal den Kreuzerkrieg fortzusetzen. „Hitachi Maru" blieb zur weiteren Instandsetzung noch zu Anker.

In den nächsten Tagen wurde trotz Flugzeugaufklärung nichts gesichtet. Erst in der Nacht vom 5./6. kamen zwei Dampfer nacheinander in Sicht. Der erste wurde Steuerbord voraus gesichtet, er steuerte ostwärts. „Wolf" drehte auf mitlaufenden Kurs. Aus einem Morsesignal des Dampfers ergab sich, daß es ein dänisches Motorschiff war und von Buenos Aires nach Calcutta bestimmt sei. Es lag die Vermutung nahe, daß es Öl transportierte. „Wolf" wollte daher mit ihm bis Tagesanbruch Fühlung halten. Dies gelang aber wegen seiner hohen Geschwindigkeit nicht, zumal der Däne nach Norden auswich. Inzwischen kam achteraus der andere Dampfer in Sicht, der abgeblendet fuhr. Zuerst glaubte man beim Näherkommen, einen Hilfskreuzer vor sich zu haben, da er plötzlich auf „Wolf" zudrehte und seinen Kurs hinter dem Heck durch nahm, so daß die Mannschaften auf Gefechtsstationen gerufen wurden, doch schien es später ein größerer Passagier- und Frachtdampfer mit überlegener Geschwindigkeit zu sein. Bei Tagesanbruch stand er Steuerbord etwa 95 hm ab. Das Anhalten dieses Dampfers mit Artillerie war aussichtslos und das Flugzeug konnte wegen Seegangs nicht gestartet werden. Aus diesen Gründen wurde der Dampfer unbehelligt gelassen und am 6. nachmittags an der Ostseite im Schutz des Suvadiva-Atolls gestoppt, um dem im Atoll liegenden Hilfsschiff „Hitachi Maru" den Auslauf- und Treffpunktsbefehl durch Flugzeug zu übermitteln. „Hitachi Maru" sollte am 7. früh auslaufen und zwischen dem 11. und 13. auf 8° 30′ Süd, 61° 30′ Ost stehen. Der Kohlenbestand des Hilfsschiffes betrug zu dieser Zeit 720 Tonnen.

„Wolf" kreuzte nun auf dem Wege zwischen Colombo und Delagoabai, so wie er aus den auf der „Hitachi Maru" gefundenen Papieren ermittelt worden war. Wieder wurde eine Anzahl Funksprüche über Warnung vor einem deutschen Hilfskreuzer und die Nachricht von der Strandung des „Seeadler" bei Mopelia aufgefangen, und von Kapstadt kam eine Warnmeldung über treibende Minen.

Am 13. Oktober wurde „Hitachi Maru" in der Nähe des befohlenen Treffpunktes gesichtet. Das Schiff meldete einen Kohlenbestand von

475 Tonnen, und daß auf seiner Fahrt nichts gesichtet worden sei. Es wurde nun gemeinsam der Marsch nach den Carajos mit 9 Seemeilen Fahrt angetreten.

Am 14. wurde „Hitachi Maru" wieder nach einem neuen Treffpunkt entlassen, während „Wolf" auf den Wegen Mauritius—Colombo, Mauritius—Bombay, Mauritius—Diego Garcia—Calcutta versuchen wollte, einen Kohlendampfer zu bekommen. Leider erfüllte sich diese Hoffnung nicht, es wurde daher, ohne etwas erreicht zu haben, am 20. nach dem Treffpunkt mit „Hitachi Maru" und dann gemeinschaftlich nach dem Ankerplatz Cargados Carajos nördlich der Coco-Insel gedampft.

Bis zum 7. November lagen beide Schiffe längsseit voneinander, um „Wolf" für die Heimreise und die Unterbringung der von der „Hitachi Maru" einzuschiffenden Personen auszurüsten und alles dazu brauchbare Material aus „Hitachi Maru" auszubauen, sämtliche Kohlen und den für die Kriegführung und Volksnahrung in der Heimat wertvollsten Teil der Ladung überzunehmen, weil letzteres Schiff nunmehr versenkt werden sollte. Gleichzeitig wurden Kessel und Maschinen noch einmal gründlich überholt. Es waren sehr umfangreiche Arbeiten erforderlich. Bedenklich war es, daß am 28. Oktober ein Japaner an Beri-Beri starb und am 30. Oktober vereinzelte Typhuserkrankungen auftraten, so daß für sämtliche Leute auf beiden Schiffen eine Schutzimpfung angeordnet werden mußte. Auch diese Periode von ungefährer Dauer eines Monats zeigt wieder ein Absinken der Stimmung an Bord. Jeder Mann empfand, daß die Fortsetzung der Fahrt und die Möglichkeit der Heimkehr nur von den Kohlen abhing. — Jeder wußte auch, daß der Kohlenbestand des „Wolf" stark zusammengeschmolzen war, und die Kohlensorgen schlichen wie ein drohendes Gespenst über das bisher so erfolgreiche Schiff. „Das Barometer der Hoffnung sank." So schön und wertvoll die „Hitachi Maru" an sich war, das zur Zeit Wichtigste, die Kohlen, fehlten. Zum Schutze des nicht sofort gefechtsbereiten „Wolf" und auch in der Hoffnung, doch vielleicht noch einen in der Nähe passierenden Dampfer mit Kohlenladung zu sichten, ehe die wertvolle „Hitachi Maru" versenkt war, wurde das Flugzeug verschiedene Male zur Aufklärung entsandt. Da seine Flügelbespannung unbrauchbar wurde, mußte es neu bespannt werden. Hierzu wurde Seide aus der Ladung des Japaners benutzt.

Während dieser langen Liegezeit wurden verschiedentlich Funksprüche aufgefangen, aus denen hervorging, daß die „Hitachi Maru" vermißt sei und nach ihr gesucht würde. Unter den Funksprüchen befand sich einer von dem japanischen Kreuzer „Tsuschima", für den die „Hitachi Maru" die nach Kapstadt adressierte Post an Bord gehabt hatte.

Der japanische Kreuzer „Tsuschima" hat während des Monats Oktober ununterbrochen nach dem vermißten Dampfer „Hitachi Maru" im Indischen Ozean gesucht. Der Kreuzer lief u. a. Simonstown, Bedeque, Delagoabai, Mozambique, Mahé, Mauritius und Durban an, begreiflicherweise ohne jedes Ergebnis. Am 12. November wurde auf Wunsch der japanischen Regierung auch ein Schiff zum Suchen nach den Malediven geschickt. Der französische Kreuzer „D'Estrées", der das Suvadiva-Atoll anlief, erfuhr am 21. November, daß zwei Schiffe, die man zunächst für Engländer gehalten hätte, vor einiger Zeit dort zu Anker gelegen hätten, und daß bei dieser Gelegenheit auch ein Flugzeug aufgestiegen sei. Diese letzte Tatsache ließ ohne weiteres auf einen deutschen Hilfskreuzer schließen, denn der englische Flugzeugträger „Raven II" war zuletzt im April in Suvadiva gewesen, konnte also in diesem Falle nicht gemeint sein.

Gefährlich waren für „Wolf", solange er sich im Indischen Ozean aufhielt, nur die japanischen Kreuzer „Niitaka" und „Tsuschima", der englische Kreuzer „Hyacinth", der Hilfskreuzer „Himalaya" sowie diejenigen englischen Schiffe, die zur Zeit in Ostafrika lagen und unter Umständen zum Suchen an der Küste verwendet werden konnten. Es waren dies „Challenger" in Daressalam, „Talbot" bei den Seychellen sowie eine Anzahl kleinerer Fahrzeuge, mit denen aber kaum gerechnet zu werden brauchte. Jedenfalls war immer eine größere Anzahl feindlicher Kreuzer sofort zur Verfügung.

Am 6. November waren die Arbeiten auf beiden Schiffen beendet; auf „Wolf" waren alle Räume bis auf den für Kohlen reservierten Laderaum II mit Gütern gefüllt und auch die wertvolle Funkstation der „Hitachi Maru" an Bord genommen worden. Am 7. morgens gingen „Wolf" und „Hitachi Maru" Anker auf. Nachmittags um 2 Uhr wurde „Hitachi Maru" auf tiefem Wasser versenkt, während „Wolf" den Marsch in Richtung Durban antrat. Unterwegs mußte innerhalb des „Wolf" eine Umquartierung der zahlreichen Fremden stattfinden, da die gefangenen Engländer die Neutralen, die auf der „Hitachi Maru" Arbeit geleistet hatten, in unangenehmer Weise belästigten und zwischen den Engländern und Japanern starke Spannungen bestanden.

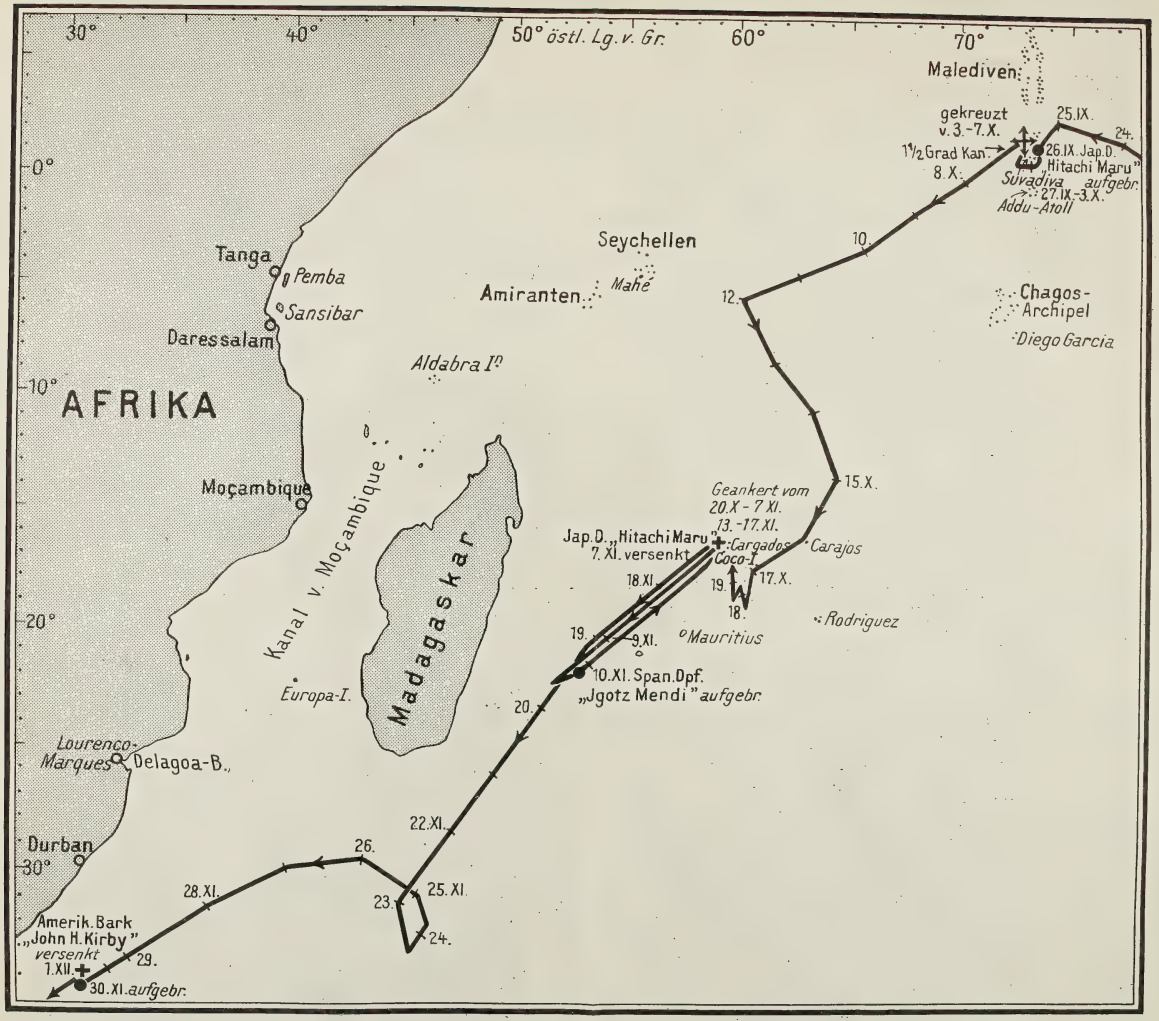
Am 10. morgens um 1 Uhr 30 kamen voraus die Lichter eines Dampfers in Sicht. Es wurde auf mitlaufenden Kurs gedreht und auf höchste Fahrt gegangen, um den Dampfer bei Hellwerden anzuhalten. Während der Nacht wurde festgestellt, daß „Wolf" endlich einmal eine, allerdings gering überlegene Geschwindigkeit besaß. Nach Hellwerden wurde

langsam auf den Dampfer zugehalten und erkannt, daß es sich um den spanischen Dampfer „Igotz Mendi", 4648 Br. R. T., Heimathafen Bilbao, Baujahr 1916, handelte. Da der Dampfer nach einer Kohlenladung aussah, wurde er mit Flaggensignal angehalten. Der Prisenoffizier stellte zur größten Freude der ganzen „Wolf"-Besatzung fest, daß der Dampfer eine Kohlenladung von Delagoabai nach Colombo, und zwar 5580 Tonnen in Laderäumen und 1600 Tonnen eigene Bunkerkohle hatte. Das Schiff konnte seinerzeit nur unter der Bedingung Ladung (Jute für Spanien) von Calcutta nach Spanien bekommen, daß es auf der Ausreise Kohlen von Delagoabai nach Colombo brachte. Die Geschwindigkeit des Dampfers betrug 9 Seemeilen und die Besatzung bestand aus 32 Köpfen, nur Spanier. Das Schiff wurde als aufgebracht erklärt und die Kriegsflagge auf ihm gesetzt. Dann wurde der Marsch wieder nach den Cargados Carajos angetreten, um alle Kohlenräume des „Wolf" aufzufüllen. Der Rest der guten deutschen Kohle wurde dabei für den letzten Teil der Reise zurückgestellt. Nach den Aussagen der spanischen Besatzung sollte wieder ein großer Dampfer auf den Agulhas-Minen verlorengegangen sein.

Vom 13. bis 17. November lagen „Wolf" und „Igotz Mendi" auf dem früheren Ankerplatz zu Anker, und die Kohlenübernahme begann. Während dieser Zeit wurden wieder zahlreiche Funksprüche des japanischen Kreuzers „Tsuschima", der schon vorher nach „Hitachi Maru" gesucht hatte, aufgefangen. „Tsuschima" rief gleichzeitig mehrfach auch den englischen Dampfer „Lancashire" an. Von „Hitachi Maru" war selbstverständlich keine Antwort zu erwarten, aber auch „Lancashire" meldete sich nicht. Es war als ziemlich sicher anzunehmen, daß der Kreuzer, der am 11. Oktober die Post von „Hitachi Maru" in Kapstadt empfangen sollte, und der am 19. Oktober zum erstenmal von „Wolf" gehört war, sich noch immer auf der Suche nach dem vermißten Schiff befand; es war daher nicht ausgeschlossen, daß er in nächster Zeit auch die Cargados Carajos aufsuchen würde, wenn dieser Platz nicht schon während der kurzen Zeit der Abwesenheit des „Wolf" abgesucht worden war. Daher war größte Vorsicht und Beschleunigung geboten und sicherheitshalber Flugzeugaufklärung nötig.

Die Gesamtkohlenübernahme in diesen Tagen betrug 900 Tonnen. Schwierigkeiten machten die immer wiederkehrenden Kohlenbrände in den Bunkern, in denen sich westfälische Kohlen befanden. Diese Bunker mußten mit der noch vorhandenen Kohlensäure gefüllt werden, weil diese Kohlen unbedingt für den letzten Teil der Reise aufbewahrt werden mußten, da sie die einzigen waren, die dem „Wolf" eine Höchstleistung der Maschine und ein Rauchlosfahren gestatteten. Während des Zusammenliegens

Skizze 45.



Kreuzerkrieg des Hilfskreuzers „Wolf" vom 24. September bis 1. Dezember 1917.

Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin.
Alle Rechte vorbehalten.

wurde „Igotz Mendi" auch zur Übernahme der Passagiere, Frauen, Kinder, alten Leute usw. hergerichtet, diese übergesetzt und eine Funktelegraphie-Empfangsstation eingebaut.

Leutnant zur See d. Res. Rose wurde wieder zum Führer der Prise ernannt und auf „Igotz Mendi" ein kleines Prisenkommando gesetzt, das durch die spanische Besatzung verstärkt wurde. Am 17. mittags gingen „Wolf" und „Igotz Mendi" Anker auf. Dem Führer der Prise, die nunmehr selbständig fuhr, wurde eine genaue Marschroute mitgegeben. Diese reichte zunächst um Südafrika herum über die Insel Trinidada bis Fernando Noronha. Auf diesem Wege waren acht Punkte vereinbart, wo an bestimmten Marschtagen die Prise ungefähr zu finden sein sollte. Es war hierdurch dem Hilfskreuzer „Wolf" während des langen getrennten Marsches die Möglichkeit gegeben, mit „Igotz Mendi" immer wieder zusammenzutreffen. Der Führer des Hilfsschiffes erhielt vom Kommandanten des „Wolf" sehr genaue Anordnungen für den Funkverkehr, für Fernsignale, Morseanrufe, Sternsignale, Erkennungssignale und außerdem eingehende Bestimmungen für ein Zusammentreffen mit dem Feinde.

Abgesehen von Funksprüchen des japanischen Kreuzers „Tsuschima" wurde nichts von Bedeutung gehört, auch wurden keinerlei Schiffe bis zum 24. November gesehen. An diesem Tage steuerte „Wolf" den für den Tag ausgegebenen Treffpunkt von „Igotz Mendi" an, um zu erfahren, ob dieses Schiff unterwegs andere Schiffe beobachtet habe. Es handelte sich für Fregattenkapitän Nerger hierbei vor allen Dingen darum, festzustellen, ob von der Schiffahrt bei dem Wege Australien—Durban die Nord- oder die Südroute gewählt würde. „Igotz Mendi" kam kurz vor Dunkelheit in Sicht und teilte mit, daß er nur die Rauchwolke eines westwärts steuernden Dampfers gesichtet habe. „Igotz Mendi" erhielt darauf den Befehl, auf dem nächsten Treffpunkt drei Tage länger zu warten, da „Wolf" an der Stelle, wo die Rauchwolke gesichtet war, zu kreuzen beabsichtigte.

Am 26. auf der Abendwache wurde ein abgeblendeter Dampfer auf Gegenkurs gesichtet. Da der Dampfer sehr hohe Fahrt lief, nicht unter 15 Seemeilen, und ein Kehrtmachen des „Wolf" bei der für „Wolf" ungünstigen Mondbeleuchtung aufgefallen wäre, wurde eine Verfolgung bei der geringen eigenen Geschwindigkeit als aussichtslos aufgegeben.

Bis zum 30. morgens kam nichts in Sicht. Ein Sturm mit sehr heftigen Regengüssen zwang während dieser Tage den „Wolf" zur Fahrtverminderung. Als der Sturm nachließ, kam unter Sturmsegeln morgens eine amerikanische Dreimastbark in Sicht. Die Herstellung der Bootsverbindung war wegen der Seeverhältnisse äußerst schwierig. Trotzdem konnte

der Prisenoffizier hinübergesetzt werden und am Nachmittag, als Wind und See an Stärke abgenommen hatten, eine bessere Bootsverbindung mit der Prise hergestellt werden. Das Schiff war die amerikanische Bark „John H. Kirby", 1296 Br. R. T., von New York nach Durban mit Stückgut, darunter 270 Autos, 2000 Kisten Gasolin, Nahrungsmittelkonserven usw., unterwegs. Die Ladung war offenbar für die Kriegführung gegen unsere Ostafrikatruppe bestimmt. Nachdem der Kapitän und die beiden Steuerleute auf „Wolf" genommen waren, wurde während der Nacht ein Arbeitskommando auf der Prise gelassen, um in der Ladung nach dem für „Wolf" wertvollen Proviant zu suchen. Leider war die Ausbeute hierbei recht gering. Erfreulicherweise aber war aus den Geheimpapieren ersichtlich, wie inzwischen die Ansteuerung von Kapstadt geregelt war und daß vor kurzem wieder ein Dampfer dort auf Minen gelaufen war. Nachdem die dreizehnköpfige Besatzung ausgeschifft war, wurde das Schiff am 1. Dezember mittags versenkt.

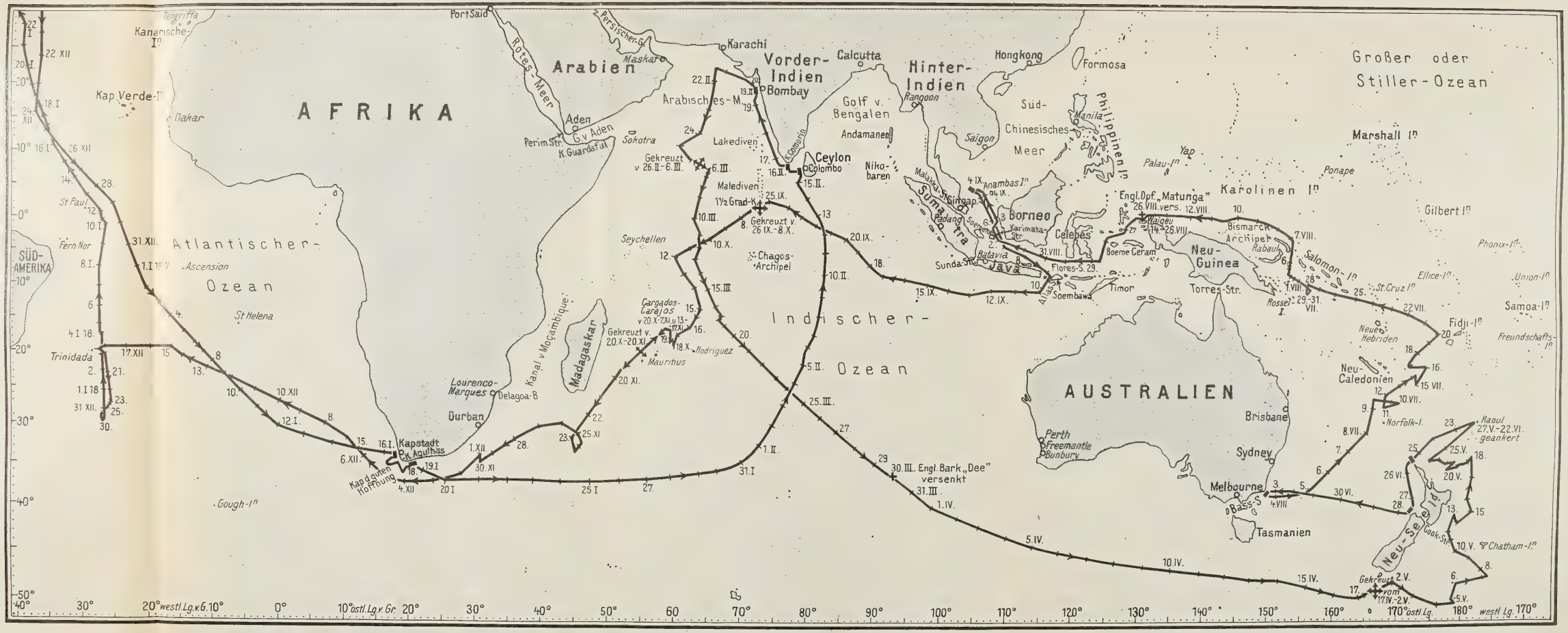
Am 5. Dezember nachmittags traf „Wolf" mit „Igotz Mendi" in der Nähe des befohlenen Treffpunktes zusammen. Die Prise hatte während ihres Marsches ebensowenig gesehen wie „Wolf". „Wolf" und „Igotz Mendi" standen zu dieser Zeit ungefähr 180 Seemeilen südwestlich von Kapstadt. Fregattenkapitän Nerger stellte jetzt folgende Überlegung an:

„Es erscheint zweckmäßiger, den Kreuzerkrieg auf der amerikanischen Seite des Atlantischen Ozeans fortzusetzen und nicht auf der afrikanischen, da im zweiten Falle mit Sicherheit das Verschwinden von Schiffen mit der Rückreise des »Wolf« in Verbindung gebracht werden wird. Dies könnte ein späteres Durchkommen in der Nordsee ausschließen. Die derzeitige Höchstgeschwindigkeit des Schiffes, etwa 9 bis 9½ Seemeilen, läßt auch nur einen Kreuzerkrieg gegen Segelschiffe zu, nicht aber gegen Dampfer, wie sie in der Hauptsache auf der afrikanischen Route Kapstadt—Kap Verden —England verkehren.

„Der Marsch soll daher zunächst mit 7 Seemeilen zusammen mit „Igotz Mendi" ausgeführt werden, in der Hoffnung, daß im Stillengebiet an der Südseite des Südost-Passates eine Kohlenergänzung in freier See möglich sein wird."

Das ruhige Wetter am 6. wurde benutzt, um von „Wolf" Vorräte auf „Igotz Mendi" zu schaffen, besonders Futter für das wertvolle lebende Vieh. Da aber selbst an diesen sehr ruhigen Tagen „Igotz Mendi" schwer rollte und nach Äußerung des Prisenoffiziers dieser Zustand stets herrschte, mußte die Absicht der Kohlenübernahme in freier See aufgegeben werden, und die Prise erhielt einen Marschbefehl für einen Treffpunkt in der Nähe von Trinidada an der brasilianischen Küste.

Skizze 46.



Weg des Hilfskreuzers „Wolf" vom 22. Dezember 1916 bis 22. Januar 1918.

Verlag v. E. Mittler & Sohn, Berlin.
Alle Rechte vorbehalten.

„Wolf" setzte seinen Marsch nördlich ausholend in Anlehnung an die Segler- und Dampferkurse Kapstadt—Nordamerika und später Kapstadt—Montevideo fort. An Funksprüchen wurden zu dieser Zeit nur der gewöhnliche Pressedienst aus Kapstadt und St. Helena aufgefangen.

Erst am 14. abends kamen die Masten eines Seglers in Sicht. Da es infolge der eintretenden Dunkelheit nicht mehr möglich war, die nötigen Feststellungen vorzunehmen, so wurde nachts über mit dem abgeblendeten Gegner Fühlung gehalten. Mit Hellwerden am 15. wurde erkannt, daß das Segelschiff eine Funkeinrichtung hatte und bewaffnet war. Durch Flaggensignal und Warnungsschuß wurde es zum Beidrehen aufgefordert. Der Segler setzte die französische Flagge; er machte weder von seiner Funktelegraphie noch von seinen zwei auf dem Heck stehenden Geschützen Gebrauch.

Der hinübergeschickte Prisenoffizier meldete: „Französische Dreimastbark »Maréchal Davout«, 2192 Br. R. T., mit Weizenladung, 36 666 Sack von Australien nach Dakar, Besatzung 29 Köpfe einschließlich 6 Kanoniere."

Die Besatzung wurde sofort an Bord genommen, die Geschütze, zwei 9 cm-SK., und die Funkstation wurden abmontiert, ein Teil der reichlichen Munition, des Proviants und des Materials übergenommen und der Segler versenkt.

Weil es möglich erschien, daß in dieser Gegend noch andere Segler standen, unternahm an den beiden nächsten Tagen das Flugzeug Aufklärungsflüge, die jedoch ergebnislos verliefen.

Am 19. trafen „Igotz Mendi" und „Wolf" an dem befohlenen Treffpunkt in der Nähe der Insel Trinidada zusammen. Es wurde zunächst beabsichtigt, die 100 Seemeilen entfernte Insel als Stützpunkt zum Kohlen und zur Überholung von Maschinen und Kesseln beider Schiffe zu benutzen. Dementsprechend wurde Kurs auf Trinidada genommen, um bei Hellwerden in Sicht der Insel zu stehen. Es sollte dann bei günstigem Wetter die Insel durch Flugzeug aufgeklärt, bei ungünstigem Wetter umfahren werden.

Um 8 Uhr abends meldete sich mit großer Lautstärke eine Station mit bisher unbekanntem Namen, welche aber schon seit mehreren Tagen erfolglos von Fernando Noronha angerufen worden war. Diese Station gab mit der Adresse „Armada, Rio" ein Gruppensignal an Fernando Noronha mit der Unterschrift „Kommandante Militar Trinidad", worin mitgeteilt wurde, daß der Vizeadmiral Martins die Geschäfte als Chef des Stabes der Marine übernommen habe.

Hierdurch war zweifelsfrei erwiesen, daß Trinidada militärisch überwacht und als Stützpunkt unbrauchbar war. Daher wurde sofort kehrt-

gemacht, und weil „Igotz Mendi" meldete, daß er bei seinem Marsch auf etwas südlicherer Breite ruhiges Wetter gehabt hätte, so daß ein Längsseitgehen beider Schiffe möglich gewesen wäre, ein südlicher Kurs eingeschlagen. Der Kohlenverbrauch des „Wolf" war mit der schlechten erbeuteten Natalkohle fast 70 Prozent höher als mit der westfälischen Kohle, und diese mußte, wie schon erwähnt, für den Durchbruch im Norden aufgespart werden.

Es wurde nun fast 10 Breitengrade (600 Seemeilen) nach Süden gesteuert. Erst nach etwa 450 Seemeilen flaute der Passat so weit ab, daß man hoffen konnte, ruhige See zu finden. Auf ungefähr 28° Südbreite bei ganz leichten ONO.-Winden und geringer Dünung schlingerte „Igotz Mendi" aber noch so stark, daß ein Längsseitgehen beider Schiffe unmöglich war. Es wurde gestoppt und auf beiden Schiffen die nötigen Instandsetzungsarbeiten vorgenommen. Welche Schwierigkeiten dabei auftraten, geht daraus hervor, daß die Wasserabgabe an „Igotz Mendi" zur Auffüllung seiner Kessel — das Schiff selbst konnte kein Wasser über das Kesselzusatzwasser hinaus herstellen — mit Schiffsbooten erfolgen mußte und drei Tage dauerte.

Als die Dünung dann fast ganz nachgelassen hatte, ging „Wolf" zur Kohlenübernahme bei „Igotz Mendi" längsseit. Letzterer schlingerte aber trotz der kaum wahrnehmbaren Dünung immer noch so stark und heftig gegen „Wolf", daß trotz ständiger Neuanfertigung von Taufendern durch eine große Arbeitsgruppe der Verbrauch an Fendern nicht gedeckt werden konnte, auch traten auf beiden Schiffen in verschiedenen Räumen kleinere Leckagen auf. Im Kriegstagebuch steht folgende Bemerkung:

„Nach 24 Stunden waren trotz der überaus ungünstigen Umstände 550 Tonnen Kohlen übergenommen, eine Leistung, wie sie eben nur solche Leute, wie sie an Bord des »Wolf« waren, vollbringen konnten. Es wurde aber doch nötig, abzulegen, da die beiden Schiffe zu hart gegeneinander arbeiteten und auf »Wolf« ein Leck entstanden war, durch das etwa 10 Tonnen Wasser in der Stunde ins Schiff liefen. Auf »Igotz Mendi« war die ganze obere Brücke nach Steuerbord herübergedrückt worden. Das Schiff schlingerte bis zu 20°, während »Wolf« ganz still lag. In den nächsten Tagen wurden die Kesselreinigung fortgesetzt, die entstandenen Schäden ausgebessert, die Kohlen innerhalb der Schiffe umgetrimmt und die Schiffe außenbords instand gesetzt."

Die Brücke auf „Igotz Mendi" wurde mit einer früher schon zur Beseitigung von Kesselbeulen an Bord selbst gebauten hydraulischen Presse wieder aufgerichtet. Am 30. abends wurde der Marsch mit nur 7 Seemeilen Fahrt nach Norden angetreten, da „Wolf" nur zwei Kessel in

Betrieb hatte. Wie ungünstig die Verhältnisse lagen, geht aus folgenden Zahlen hervor: Bei der Ausreise zu Beginn des Jahres 1917 wurde diese geringe Marschfahrt mit einem Kessel bei 16 Tonnen Kohlenverbrauch leicht erreicht, jetzt am Ende des Jahres, nach dreizehnmonatiger Seefahrt, reichten zur gleichen Marschfahrt knapp zwei Kessel und 32 Tonnen Kohlen in der Stunde.

Erst am 4. Januar morgens kam wieder ein Schiff in Sicht. „Igotz Mendi“, welcher hinter „Wolf“ fuhr, wurde auf Fernsignalweite fortgeschickt, während „Wolf“ langsam auf den Segler zuhielt. Auf etwa 30 hm wurden bei dem Segler, welcher mit südwestlichem Kurse lief und hoch aus dem Wasser heraus ragte, also anscheinend in Ballast segelte, die norwegischen Neutralitätsabzeichen auf der Bordwand und der Name „Storebror-Norge“, 2050 Br. R. T., erkannt.

„Wolf“ setzte während des Passierens die englische Handelsflagge, was die Bark mit dem Heißen der norwegischen beantwortete, und trat mit ihr in Flaggensignalverkehr. Die Bark meldete, daß sie von Beira nach Montevideo unterwegs sei, und „Wolf“ wünschte ihr glückliche Reise und setzte seinen Marsch fort. Das Anhalten zur Untersuchung eines neutralen Schiffes, welches offenbar in Ballast nach einem neutralen Hafen segelte, erschien dem Kommandanten unzweckmäßig. Nachträglich stellte er aber an Hand der Lloyds-Register verschiedener Jahrgänge fest, daß das Schiff früher einen anderen Namen geführt und im Kriege den Flaggenwechsel von der englischen zur norwegischen vorgenommen hatte. Nach dieser Feststellung wurde mit der „Wolf“ zur Verfügung stehenden Höchstgeschwindigkeit von 7 Seemeilen hinter dem Segler, dessen Mastspitzen eben noch zu sehen waren, hergedampft. Da der Wind ganz flau war, konnte der Segler in ungefähr vier Stunden eingeholt werden. Jetzt heißte die Bark ihr Bezeichnungssignal; sie wurde angehalten und durch ein Prisenkommando untersucht, welches feststellte, daß die norwegische Gesellschaft, welche das Schiff 1915 übernommen hatte, nur eine Zweiggesellschaft einer englischen Firma war. Das Schiff hatte seine letzten Reisen stets zwischen und nach feindlichen Häfen ausgeführt und dabei fast ausschließlich Konterbande transportiert. „Storebror“ wurde für aufgebracht erklärt, die Besatzung von 24 Köpfen an Bord genommen und das Schiff versenkt.

Aus den Aussagen der „Storebror“-Besatzung ging hervor, daß die Minen, die „Wolf“ gelegt hatte, noch immer große Schwierigkeiten machten und verschiedene Schiffe gesunken seien. Es war u. a. von der australischen Regierung eine Belohnung von 5000 Pfund Sterling ausgesetzt worden, um

die Gründe des Verlustes des Dampfers „Port Kembla", 4700 Br. R. T., in der Cookstraße zu erfahren.

Am 8. Januar vor Eintritt in den Hauptverkehr des Mittelatlantischen Ozeans wurde der Führer der „Igotz Mendi" zu einer Besprechung über die Marschabsichten bis zum Eintreffen in der Heimat an Bord des „Wolf" befohlen. Da wegen der hohen Kohlenverbräuche infolge der schlechten Natalkohle noch einmal mindestens 500 Tonnen Kohlen aus „Igotz Mendi" entnommen werden mußten, so wurde sicherheitshalber ein Treffpunkt in See hierfür vereinbart. Zunächst sollte „Igotz Mendi" dem „Wolf" folgen, sich aber trennen, wenn die Verhältnisse dies geboten erscheinen ließen, andernfalls Befehl dazu abwarten.

Dem Kommandanten des „Wolf" erschien eine Beschleunigung der Heimreise jetzt dringend geboten, einerseits wegen der Unmöglichkeit, den „Wolf" ohne Docken noch länger betriebsfähig zu halten, andererseits wegen Fehlens von Frischproviant und der sich daraus ergebenden Zunahme der Erkrankungen an Beri-Beri und vor allem Skorbut unter den Gefangenen, die weniger widerstandsfähig waren als die Schiffsbesatzung, obwohl sie die gleiche Verpflegung erhielten und erst sehr viel kürzere Zeit an Bord waren. Mit den wenigen noch vorhandenen Vorräten an Gefrierfleisch war eine Besserung dieses Zustandes nicht mehr zu erwarten.

Am 10. und 11. Januar, unmittelbar unter dem Äquator, war die Bewegung der See bei östlichem Winde so gering, daß „Wolf" noch einmal bei „Igotz Mendi" längsseit gehen und insgesamt 515 Tonnen Kohlen übernehmen konnte. Es zeigte sich allerdings, daß auch in diesem Falle die Schiffe wieder sehr gegeneinander arbeiteten, so daß Verbeulungen der Außenhaut, Spant- und Schottverbiegungen im Innern und zahlreiche Leckagen in allen Räumen auf „Wolf" eintraten. Das Schiff machte durch die Leckagen etwa 15 bis 20 Tonnen Wasser in der Stunde.

„Igotz Mendi" wurde mit dem Befehl entlassen, den nächsten Treffpunkt (30° Nord, 40° West, ungefähr Mitte des Atlantischen Ozeans in der Höhe der Kanarischen Inseln) anzusteuern. Am 23. Januar trafen sich beide Schiffe, die sich auch unterwegs mehrfach gesichtet hatten, an der befohlenen Stelle. Während dieser zwölftägigen Fahrt hatte „Wolf" nur ein norwegisches Segelschiff, das offenbar in Ballast segelte, gesehen, dessen Anhalten unzweckmäßig erschien. „Igotz Mendi" hatte niemanden angetroffen. Funktelegraphisch waren von Nauen die Angaben über das neue U-Bootsperrgebiet vom Januar 1918 aufgefangen worden.

Der Führer des „Igotz Mendi" erhielt einen neuen Marschbefehl und diejenigen Bücher und Schriftstücke, die erforderlich waren, um Signale, die von Nauen an „Wolf" gegeben wurden, unmittelbar ab-

Kreuzerkrieg des Hilfskreuzers „Wolf" vom 14. Dezember 1917 bis 16. Januar 1918.

lesen zu können. Hiernach trennten sich die Schiffe, um erforderlichenfalls sich am nächsten Treffpunkt, der auf der Höhe von Grönland südlich der Dänemarkstraße lag, wieder zu begegnen. Auf der Breite von 41° Nord zwang ein orkanartiger Sturm mit gewaltiger, schwerer See „Wolf" am 27. Januar für etwa 20 Stunden zum Beidrehen.

Der Kommandant schreibt hierüber wörtlich:

„Der Wind versteifte sich, er wurde zum Sturm, zum Orkan. Während 14 Tagen ging das ununterbrochen. Mit Stärke 8 begann es, steigerte sich an verschiedenen Tagen auf 10, bis es am 27. Januar endlich Windstärke 12 erreichte und 24 Stunden lang blieb. Ein Donnern und Brüllen ringsum, als sei das jüngste Gericht angebrochen. Bis zu 15 Meter hoch standen die Seen, steil stiegen die gläsernen Wellenberge neben, hinter und vor dem »Wolf« an, als wollten sie ihn unter ihrer furchtbaren Masse begraben. Der bleigraue Himmel verdunkelte sich, mit fahler Dämmerung brach die Nacht herein. Der Orkan wütete noch immer, er wurde, obgleich das doch unmöglich schien, noch grauenhafter. Kein Auge hat sich in jener Nacht, in der ringsum gespenstisch die weißgischtenden Wellenberge heranbrausten, in der die Luft vom Krachen und Brausen der sich überstürzenden Wassermassen dröhnte, geschlossen. — — Die Lecke, die wir bei der Kohlenübernahme von »Igotz Mendi« erhalten hatten, waren infolge der gegen die Bordwände schlagenden Brecher und der starken Erschütterungen, die das Schiff durch das Durchgehen der Schraube beim Austauchen aus dem Wasser erlitten hatte, noch stärker geworden. In breitem Schwall drang das Wasser ein, mehr als 40 Tonnen in der Stunde. Immer trüber lauteten die Meldungen, die aus den Räumen kamen. Ständig noch stieg das Wasser, schwemmte im vorderen Kohlenraum Kohlen und Arbeitsgerät hin und her und hatte schließlich dabei die Saugnäpfe der Lenzeinrichtungen des Raumes so dicht gesetzt, daß die Pumpen nicht mehr angriffen, die gurgelnde Flut nicht mehr entfernt werden konnte.

„Wieder zeigten meine Leute, was es heißt, ein deutscher Seemann sein. Bis an die Hüften im Wasser, dessen Kälte durch Mark und Bein drang, griffen sie zu mit eisernen Fäusten und arbeiteten, daß ihnen trotz der Kälte der Schweiß von der Stirn troff. — Die Verstopfungen in der Bilge und in den Kohlengängen hatten sich so festgesetzt, daß sie mit Picken und Spaten entfernt werden mußten. Noch zahlreiche mühselige Arbeit war nötig, ehe die Gefahr beseitigt war. Hatte ich unter den Gefangenen blasse und aufgeregte Gesichter gesehen, so hatte von meinen Leuten auch nicht einer auch nur eine Sekunde den Kopf verloren. Sie hatten Vertrauen."

Zwar lag das Schiff gut, mußte jedoch hohe Umdrehungen gehen, um nicht querzuschlagen. Während dieser langen Sturmperiode war man auf

„Wolf" dauernd wegen des ungünstig belasteten „Igotz Mendi" in größter Sorge. Am 4. Februar, 4 Uhr 15 nachmittags, kam „Igotz Mendi" an dem befohlenen Treffpunkt in Sicht. In der Zwischenzeit hatte „Wolf" verschiedentlich Dampfer passiert, die jedoch nicht angehalten werden konnten. Die aufgefangenen Funksprüche hatten für die Führung von „Wolf" keinerlei Bedeutung.

Ehe noch eine Verständigung zwischen beiden Schiffen möglich war, passierte das Zentrum eines Minimums bei 720 mm Barometerstand (es war zuletzt je Minute um etwa 1 mm gefallen), setzte mit einer 1½stündigen orkanartigen Bö aus östlichen Richtungen mit Schnee und Hagel ein und zwang in gefährlichen Lagen der Schiffe zueinander, die sich trotz gesetzter Lichter und geringer Entfernung wegen des viele Meter hohen Gischtes nicht mehr sehen konnten, zum Beidrehen. Der Wind lief in wenigen Minuten mit Windstärke 12 um die halbe Kompaßrose um.

Als der Wind um 10 Uhr abends abflaute, wurde gemeinsam der Marsch nordwärts nach der Dänemarkstraße angetreten.

Am folgenden Tage wurde längere Zeit gestoppt zu einer Besprechung mit dem Prisenoffizier und zur Entsendung des Schiffsarztes zur Untersuchung der zahlreichen Kranken unter den Passagieren und der spanischen Besatzung der Prise.

Der Prisenoffizier meldete, daß er mit „Igotz Mendi" am 24. Januar, nachmittags um 2 Uhr, eine Begegnung mit feindlichen Schiffen gehabt hätte. Aus der schriftlichen Meldung über diesen Vorgang ist folgendes von Interesse: Zur genannten Zeit stand in ungefähr 4 Strich an Steuerbord anscheinend ein Kriegsschiff westlich steuernd in Sicht. Es war sehr unsichtiges Wetter, Sichtweite 2 Seemeilen, und schwerer Seegang, in dem „Igotz Mendi" heftig rollte und ein Aussetzen von Booten unmöglich war. Gleich darauf waren zwei große Dampfer mit je zwei Schornsteinen auszumachen, die nebeneinander in kurzer Entfernung herfuhren, Abstand etwa 400 Meter. Zwischen beiden Schiffen fuhr scheinbar ein Zerstörer, so daß angenommen wurde, daß „Igotz Mendi" angehalten werden würde. — — „Igotz Mendi" drehte hart Steuerbord, um auszuweichen und stellte beim Passieren der Dampfer fest, daß der Zerstörer an Backbordseite des weiter abstehenden Dampfers nur angemalt war, und zwar mit Bugwelle so täuschend, daß dies erst in einer Entfernung von 1 Seemeile mit Sicherheit festgestellt werden konnte. In der Mitte war dieser Dampfer mit schwarz und weiß wirr durcheinanderliegenden Figuren und hinten etwa 25 Meter lang hellbraun gemalt. Masten, Schornstein, Aufbauten und das übrige Schiff hellgrau. Der andere Dampfer war französischer Typ mit weit auseinanderstehenden Schornsteinen und sehr vielen Ventilatoren; beide Dampfer

waren bewaffnet, 12 000 bis 15 000 Br. R. T. groß und liefen mit etwa 12 Seemeilen Fahrt.

Der Prisenoffizier teilte ferner mit, daß beim Passieren dieser Hilfskreuzer ein an Bord des „Igotz Mendi" eingeschiffter spanischer Offizier, der bisher stets deutschfreundlich gewesen war, anscheinend in einem Zustand augenblicklicher Geistesstörung die im Ruderhaus zur Versenkung des „Igotz Mendi" bereitliegenden Sprengpatronen über Bord geworfen hätte. Aus Sicherheitsgründen wurde daher nunmehr das Prisenkommando, das bisher aus 1 Offizier, 1 Deckoffizier, 3 Unteroffizieren und 5 Mann bestanden hatte, auf 2 Offiziere, 1 Deckoffizier, 5 Unteroffiziere und 12 Mann verstärkt, außerdem wurden 6 arbeitswillige Neutrale an Bord gegeben, so daß im Notfall der Gesamtbetrieb des Schiffes unter Ausschließung der spanischen Besatzung bei gleichzeitiger Überwachung der letzteren, geleistet werden konnte.

Es wurde beabsichtigt, den Marsch auf dem gleichen Wege, auf dem die Ausreise vollzogen war, nördlich um Island, auszuführen, da bis dahin nichts auf schwere Eisverhältnisse in der Dänemarkstraße schließen ließ, und bis zum Passieren der nördlichen Eisgrenze den „Igotz Mendi" in Signalweite zu behalten. Da die höchste Marschgeschwindigkeit beider Schiffe bei ruhigem Wetter nur 8 Seemeilen betrug, bei frischem Wind aus vorlichen Richtungen und geringer Dünung aber schnell abnahm, mußte damit gerechnet werden, daß das Fahren durch das Gebiet zwischen dem U-Bootssperrgebiet und Island etwa fünf Tage in Anspruch nehmen würde. Nachdem die letzte ausgedehnte Sturmperiode vorüber war, wurde mit frischen östlichen Winden und sichtigem Wetter gerechnet. Fregattenkapitän Nerger bemerkt wörtlich: „Die U-Bootssperre läßt erwarten, daß der nördlich herumgehende Handelsschiffsverkehr sich jetzt ausschließlich in dem schmalen Streifen bei Island abspielt, und daß der Gegner nur ein geringeres Stück zu überwachen hat als früher, die Linien daher bei gutem Wetter stark besetzt sind. Die Aussichten, ungesehen zu passieren, sind gering, selbst wenn das Gesichtetwerden nur von mit Funkeinrichtung versehenen Fischdampfern erfolgt, ist die Lage für »Wolf« äußerst kritisch, da es bei der geringen Geschwindigkeit nicht gelingen wird, bei sichtigem Wetter zu verschwinden.

„Eine Durchfahrt südlich Island wird daher nur unter außergewöhnlich günstigen Umständen mit einem gleichzeitig passierenden Minimum gelingen, und zwar kommt hierfür in erster Linie ein Minimum in Betracht, welches seine Bahn nördlich der Südküste Islands nimmt, so daß »Wolf« mit Südwest- bis Nordwestwinden südwestlich des Minimums die Fahrt ausführen kann.

„Sollte die Fahrt nördlich Island nicht gelingen, so hoffe ich unter solchen Umständen die Fahrt südlich auszuführen demnächst Gelegenheit zu haben, da im Monat Februar nach dem mir vorliegenden Material die Minima häufiger diese Zugstraße zu nehmen scheinen."

Am 6. Februar wurde zur Ausführung einer kleinen Reparatur an der Maschine gestoppt. „Igotz Mendi", welcher während der Nacht und im Laufe des Vormittags aus Sicht gekommen war, kam langsam auf, war aber am späten Abend wieder aus Sicht. Während der folgenden Nacht und am 7. morgens war dichter Nebel und Schneetreiben. Gleichzeitig wurden die ersten Eisschollen gesichtet. Als das Wetter gegen Mittag plötzlich aufklarte, stand „Wolf" an der Packeisgrenze, die sich als unabsehbare feste Mauer aus starken großen Eisschollen bis zum Horizont hinzog. Daher wurde der Kurs nach Osten geändert und an der Eisgrenze entlang gefahren. Die Lufttemperatur betrug minus 10 Grad, die Wassertemperatur im Polarstrom minus 2 Grad.

Auch während des Aufklarens kam „Igotz Mendi" nicht in Sicht. Während der Nacht wurde der Marsch zwischen Treibeismassen in Ostnordostrichtung fortgesetzt. Der Wind aus Nordost wurde zum Sturm, so daß das Schiff kaum noch vorwärts kam.

Am Abend dieses Tages wurde der Kapitän des japanischen Dampfers „Hitachi Maru" vermißt. Aus hinterlassenen Papieren ging hervor, daß er freiwillig aus dem Leben geschieden war und in der Dunkelheit wohl über Bord gesprungen ist, „weil er so großes Elend über soviel Menschen durch sein Verschulden gebracht hätte". Er hätte die Tat schon früher begangen, habe sie jedoch aufgeschoben, weil er zuvor seine Passagiere und seine Besatzung in Sicherheit wissen wollte. Seine Habseligkeiten hatte er seinen Leuten vermacht.

Am 8. Februar war dickes, sehr unsichtiges Wetter und Nordoststurm. „Wolf" mußte ständig größeren Eisfeldern ausweichen. Der Schiffsort ließ sich nur noch auf etwa 30 Seemeilen genau bestimmen, so daß eine Weiterfahrt nicht mehr ratsam erschien. Aus diesem Grunde wurde südlich aus dem Eise herausgedampft, dann aber wieder kehrtgemacht in der Hoffnung, daß mit dem inzwischen erfolgten Drehen des Windes auf Nordnordost gegen Mittag das Barometer den tiefsten Stand erreicht haben würde und vor Einbruch der Dunkelheit mit aufklarendem Himmel eine Ortsbestimmung gemacht werden könnte.

Weil diese Hoffnungen sich leider nicht erfüllten, wurde nachmittags mit südlichen, dann mit südwestlichen Kursen zurückgedampft, um südlich um Island herumzugehen, da nunmehr nach der ganzen Wetterlage — es wehte voller Sturm aus Nordost, und das Barometer fiel weiter —

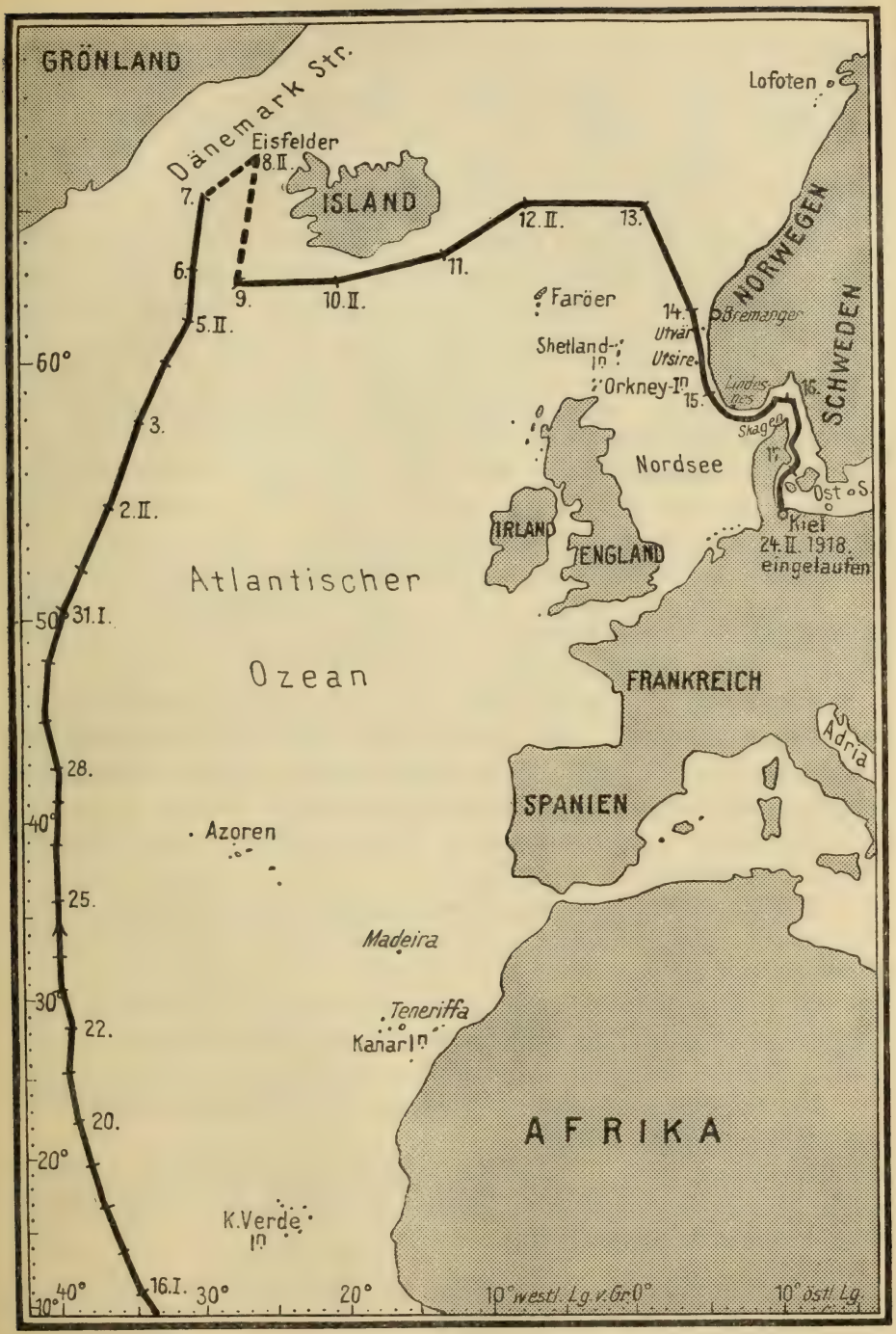
angenommen werden konnte, daß der vorher überlegte günstige Fall für den Weg südlich Islands eintreten würde.

An den beiden nächsten Tagen drehte der Wind nach links zurück über Nordwest bis West und sogar Südwest, so daß das Schiff bei achterlichem Winde und unsichtigem Wetter gute Fahrt machte. Das Tagebuch gibt an: „Das Schiff hält mit dem Minimum Schritt." Die Fahrt über den Grund betrug 10 Seemeilen. Es war auch gelungen, bei vorübergehendem Aufklaren eine Breitenstandlinie zu erhalten. Am 11. um Mitternacht wurde die Verbindungslinie Island—Ostküste Färöer passiert und nichts gesichtet. Der feindliche Funkverkehr war sehr gering und bot nichts Auffälliges. — Nach Angabe des englischen Seekriegswerkes waren die Bewachungsstreitkräfte nördlich Schottland bereits im Dezember 1917 zurückgezogen worden, wahrscheinlich weil man sie wegen der Minenverseuchung in der Nordsee, des U-Bootskrieges und des Aufhörens jedes Handelsverkehrs nach Deutschland für nicht mehr erforderlich hielt.

Während des Marsches durch die nördliche Nordsee flaute es allmählich bis zur völligen Windstille ab. Am 13. wurde der letzte mit „Igotz Mendi" vereinbarte Treffpunkt auf 65° Nordbreite und 0° Länge passiert, jedoch von der Prise nichts bemerkt. Da ein genaues Besteck nicht vorhanden war und auch in absehbarer Zeit nicht erhalten werden konnte, wurde der Versuch, „Igotz Mendi" zu treffen, als aussichtslos aufgegeben[1]) und der Marsch auf die norwegische Küste in südlicher Richtung fortgesetzt. Am 14. kam mit Hellwerden die norwegische Küste bei Bremanger in Sicht. Mit langsamer Annäherung wurde an der Küste südwärts gesteuert, so daß die Linie Utvär—Shetlands nach Eintritt der Dunkelheit erreicht wurde.

Der weitere Marsch verlief dann in einem Abstand von 5 bis 10 Seemeilen von der norwegischen Küste. Bei Utsire wurden viele Fischerfahrzeuge und südlich davon zahlreiche Dampfer durchweg voll beladen innerhalb der Drei-Seemeilen-Grenze beobachtet. Offenbar warteten sie hier, um von englischen Streitkräften als Geleitzug über die Nordsee gebracht zu werden. In geringem Abstand von der norwegischen und schwedischen Küste steuerte Hilfskreuzer „Wolf" nunmehr ins Skagerrak. Die Fahrt

[1]) „Igotz Mendi" stieß nördlich Island auf Eismassen, fuhr deshalb südlich Island und hatte dauernd schweren Sturm zu bestehen. Am 23. Februar abends wurde Egerö passiert und ohne Segelhandbuch und Leuchtfeuerverzeichnis versucht, im Nebel nur durch Lot frei von Skagen zu kommen. Leider ist „Igotz Mendi" am 24. Februar nachmittags bei Skagen gestrandet. Die dänische Regierung verbot einem bereits zum Abschleppen festgemachten Schlepper das Abschleppen. Am 27. mußte die deutsche Kriegsflagge niedergeholt werden, und die deutsche Besatzung ging von Bord in Internierung, nachdem die Passagiere bereits am 25. an Land gesetzt worden waren.



Rückweg des Hilfskreuzers „Wolf" vom 16. Januar bis 24. Februar 1918.

wurde so gehalten, daß die Linie Skagen—Paternoster am 16. Februar erst nach völliger Dunkelheit passiert wurde.

Am 17. Februar wurde durch die Lasörinne und südlich Samsö nach dem Kleinen Belt gesteuert und vor Eintritt in den Kleinen Belt Kriegsflagge und Wimpel geheißt. Nachmittags um 4 Uhr stand „Wolf" bei Fredericia, und mit Eintritt der Dämmerung konnte S. M. S. „Panther" als Sperrfahrzeug erkannt werden. Jetzt gab „Wolf" mit Scheinwerfer das offene Signal „Nerger mit Hilfskreuzer »Wolf«. Ganz geheim auch für Dienststellen. Bitte Sperrfeuer und Sperrlotsen." Die Geheimhaltung der Rückkehr des Hilfskreuzers „Wolf" war in diesem Augenblick mit Rücksicht auf den Marsch von „Igotz Mendi" erforderlich. Die Besatzung S. M. S. „Panther" wollte zunächst an eine Täuschung glauben und antwortete dauernd: „Nicht verstanden", da „Wolf" in der Heimat als verschollen galt. Tatsächlich war seitens des Admiralstabes bereits eine Benachrichtigung der Angehörigen der Besatzung erfolgt, daß Schiff und Besatzung verloren seien. Diese Benachrichtigungen trugen den Poststempel der Stunde des Ankerns im deutschen Gewässer am 17. Februar 1918!

Fregattenkapitän Nerger brachte „Wolf" auf der Südseite der Insel Aarö zu Anker, um auf „Igotz Mendi" so lange zu warten, wie es nach Lage der Dinge erforderlich schien.

Fregattenkapitän Nerger sandte sofort einen kurzen Bericht an den Admiralstab über seinen Erfolg und über seine Fahrt. Der Bericht schließt: „Auf »Wolf« und Begleitdampfer (»Igotz Mendi«) befinden sich alle von Schiffen heruntergenommenen Personen, abgeschoben ist keine.

Gesamtzahl der zurückgehaltenen Personen 467, darunter 8 Frauen und 2 Kinder.

Von diesen sind lazarettaufnahmebedürftig 30, davon 27 Skorbut oder Beri-Beri, 1 Rheumatismus, 1 chronische Blinddarmentzündung, 1 Verwundeter.

Revierkank etwa 100 an Skorbut oder Beri-Beri, besondere Verpflegung erforderlich. Die vorstehenden Zahlen beziehen sich nur auf die zurückgehaltenen Personen der versenkten Schiffe.

Der Gesundheitszustand der Besatzung des »Wolf« ist den Umständen entsprechend zufriedenstellend[1]).

Auf »Wolf« sind 4 Laderäume beladen mit Prisengütern, darunter große Mengen Kupfer, Gummi, Messing, Zink, Felle, Tee, Seide, Hülsenfrüchte, Reis, Konserven, Kakao.

[1]) Nur am 5. Februar und 21. Februar wurde je ein Matrose mit Skorbut ins Lazarett geliefert, der erste konnte bereits nach vier Tagen entlassen werden, der andere nach vier Wochen nach der Ankunft in Kiel.

Erbeutet sind vom Dampfer »Hitachi Maru« eine ganz neue japanische Funkstation und eine 12,5 cm-SK. (Armstrong-Kanone neuesten japanischen Modells) mit voller Munition — von dem französischen Segler »Maréchal Davout« eine Funkstation und zwei 9 cm-SK. mit je 50 Schuß."

Nach Empfang dieser schriftlichen Meldung entsandte der Chef des Admiralstabes den Korvettenkapitän v. Knorr an Bord S. M. S. „Wolf", um die Besatzung zu begrüßen und das Einlaufen des Schiffes zu besprechen. Es wurde mit Rücksicht auf „Igotz Mendi" als Einlauftag nach Kiel der 24. Februar 1918 12 Uhr mittags vereinbart in der Annahme, daß dieser bis dahin in Sicherheit sei. „Igotz Mendi" strandete aber bei Skagen am 24. Februar nachmittags (vgl. Fußnote S. 306).

S. M. S. „Wolf" lief pünktlich zu der verabredeten Zeit mit Heimatwimpel unter den Hurras der im Hafen liegenden Flottenteile in den Kieler Hafen ein.

Die Presse brachte am Morgen des 24. folgende Bekanntmachung des Chefs des Admiralstabes:

„S. M. S. Hilfskreuzer »Wolf« ist nach fünfzehnmonatiger Kreuzfahrt durch den Atlantik, Indischen Ozean und Stillen Ozean dank der hervorragenden Führung seines Kommandanten, Fregattenkapitän Nerger, und der glänzenden Leistung seiner Besatzung glücklich und erfolggekrönt in die Heimat zurückgekehrt. Das Schiff hat den Seeverkehr zu unseren Feinden durch Vernichtung von Schiffsraum und Ladung in schwerster Weise geschädigt. Mehr als 400 Angehörige von Besatzungen versenkter Schiffe, darunter die verschiedensten Nationalitäten, im besonderen auch zahlreiche farbige und weiße englische Militärpersonen, sind durch S. M. S. »Wolf« nach Deutschland mitgeführt.

Außer mehreren von bewaffneten Dampfern erbeuteten Geschützen hat S. M. S. »Wolf« große Mengen von wertvollen Rohstoffen, wie Gummi, Kupfer, Messing, Zink, Kakaobohnen, Kopra usw., im Werte von vielen Millionen Mark mitgebracht.

Nähere Angaben werden noch veröffentlicht.

Der im Februar 1917 von S. M. S. »Wolf« aufgebrachte und als zweiter Hilfskreuzer ausgerüstete englische Dampfer »Turritella«, der den Namen »Iltis« erhielt, hat unter Führung des Ersten Offiziers S. M. S. »Wolf«, Kapitänleutnant Brandes, erfolgreich im Golf von Aden operiert, bis er durch englische Streitkräfte gestellt und von der eigenen Besatzung versenkt wurde, die sich in Stärke von 27 Köpfen in englischer Gefangenschaft befindet.

Diese unter den schwierigsten Verhältnissen ohne jeden Stützpunkt und ohne Verbindung mit der Heimat durchgeführte Kreuzfahrt S. M. S. »Wolf« stellt eine einzigartige Leistung dar.

Der Chef des Admiralstabes der Marine."

Der Kaiser sandte folgendes Telegramm an den Kommandanten:

„Ich heiße Sie und Ihre tapfere Besatzung nach langer erfolgreicher Kreuzfahrt durch alle Ozeane herzlich willkommen in der Heimat. Indem ich Ihnen hiermit den Orden pour le mérite verleihe, lasse ich für den Stab und die Besatzung des Hilfskreuzers eine Anzahl Eiserner Kreuze I. und II. Klasse folgen. Ihnen allen wünsche ich frohes Wiedersehen mit den Ihrigen und gute Erholung nach langen Entbehrungen und Anstrengungen.

Wilhelm."

Liste der durch Hilfskreuzer „Wolf" aufgebrachten und versenkten Schiffe.

Datum	Nationalität und Name	Größe Br.R.T.	Ladung	Von — nach	Besatzung (Frauen u. Kind.)	Bemerkungen
27. 1.17	Engl D. „Turritella"	5528	Heizöl	Rangoon Port Said	53	Am 27. 2. 17 umgewandelt in deutschen Hilfskreuzer „Iltis"
1. 3.17	Engl. D. „Jumna"	4152	Salz	Spanien Calcutta	30	Versenkt am 3. 3., nach Kohlenentnahme
11. 3.17	Engl. D. „Wordsworth"	3509	Reis	— London	31	Am 18. 3. versenkt
30. 3.17	Engl. S. „Dee"	1169	Ballast	Mauritius Australien	21	Sofort versenkt
2. 6.17	Engl. D. „Wairuna"	3947	Stückgut	Auckland San Francisco	52	Am 17. 6. versenkt, nach Kohlenentnahme
16. 6.17	Amerik. S. „Winslow"	567	Holz, Kohle, Stückgut	Sydney Samoa	13	Am 22. 6. versenkt, nach Kohlenentnahme
9. 7.17	Amerik. S. „Beluga"	507	Benzin, Gasolin	San Francisco Sydney	13 (2)	Am 11. 7. versenkt
14. 7.17	Amerik. S. „Encore"	651	Holz	Astoria Sydney	10	Sofort versenkt

Datum	Nationalität und Name	Größe Br.R.T.	Ladung	Von — nach	Besatzung (Frauen u. Kind.)	Bemerkungen
6. 8.17	Engl. D. „Matunga"	1618	Kohlen, Stückgut	— Liverpool	64 (1)	Am 26. 8. versenkt
26. 9.17	Japan. D. „Hitachi Maru"	6557	Stückgut	Kobe Liverpool	153 (6)	Als Hilfsschiff beibehalten, am 7. 11. versenkt
10.11.17	Span. D. „Igotz Mendi"	4648	Kohlen	Delagoabai Colombo	32	Als Gefangenen- und Kohlenschiff beibehalten
30.11.17	Amerik. S. „John H. Kirby"	1296	Autos, Stückgut	New York Durban	13	Am 1. 12. versenkt
15.12 17	Franz. S. „Maréchal Davout"	2192	Weizen	Australien Dakar	29	Sofort versenkt
4. 1.18	Norw. S. „Storebror"	2050	Ballast	Afrika Montevideo	24	Versenkt, da früher englisch

Minenerfolge des Hilfskreuzers „Wolf".

Sowohl der Admiralstab als unabhängig von ihm das Kommando „Wolf" haben versucht, aus aufgefangenen Funksprüchen, Zeitungsausschnitten, Gefangenenaussagen usw. die feindlichen Verluste auf Minen festzustellen. Ein Vergleich der Zusammenstellungen beider Dienststellen hatte folgendes Ergebnis:

Sichere Minenerfolge: 12 Schiffe.

Sicher beschädigte, aber eingebrachte Schiffe: 3 Schiffe.

Wahrscheinliche Minenerfolge: 7 Schiffe.

Mit Unterstützung der englischen Admiralität konnte nachstehende genaue Zusammenstellung der Minenverluste aufgestellt werden:

Auf Minen gesunken: 13 Schiffe = 73 988 Tonnen.

Beschädigte und eingeschleppte Schiffe: 5 Schiffe = 34 587 Tonnen.

1. Minenfeld Kapstadt, gelegt am 16. Januar 1917, entdeckt durch den Verlust des Dampfers „Matheran" am 26. Januar 1917.

Tag des Auflaufens auf Mine	Name	Nationalität	Br. R. T.	Minenwirkung
26. 1. 17	„Matheran"	Englisch	7654	Gesunken
12. 2. 17	„Cilicia"	Englisch	3750	Gesunken
26. 5. 17	„C. de Eizaguirre"	Spanisch	4376	Gesunken
10. 8. 17	„City of Athens"	Englisch	5604	Gesunken

2. Minenfeld Cap Agulhas, gelegt am 18. Januar 1917, entdeckt durch die Beschädigung des Dampfers „Tyndareus" am 6. Februar.

Tag des Auflaufens auf Mine	Name	Nationalität	Br. R. T.	Minenwirkung
6. 2. 17	„Tyndareus"	Englisch	11 000	Beschädigt, eingebracht
26. 8. 17	„Bhamo"	Englisch	5 244	Beschädigt, eingebracht

3. Minenfeld Colombo, gelegt am 15. Februar 1917, entdeckt durch den Verlust des Dampfers „Worcestershire" am 17. Februar.

Tag des Auflaufens auf Mine	Name	Nationalität	Br. R. T.	Minenwirkung
17. 2. 17	„Worcestershire"	Englisch	7175	Gesunken
21. 2. 17	„Perseus"	Englisch	6728	Gesunken

4. Minenfeld Bombay, gelegt am 19. Februar 1917, entdeckt durch eine treibende Mine am 24. Februar.

Tag des Auflaufens auf Mine	Name	Nationalität	Br. R. T.	Minenwirkung
11. 6. 17	„City of Exeter"	Englisch	9373	Beschädigt, eingebracht
16. 6. 17	„Unkai Maru"	Japanisch	2143	Gesunken
24. 6. 17	„Mongolia"	Englisch	9505	Gesunken
29. 7. 17	„Othla"	Englisch	5288	Gesunken
17. 11. 17	„Croxteth Hall"	Englisch	5872	Gesunken

5. Minenfeld Aden, gelegt von „Iltis" am 4. März 1917, entdeckt durch Beschädigung des Dampfers „Danubian" am 20. März.

Tag des Auflaufens auf Mine	Name	Nationalität	Br. R. T.	Minenwirkung
20. 3. 17	„Danubian"	Englisch	5064	Beschädigt, eingebracht
5. 1. 18	„Hong Moh"	Englisch	3910	Beschädigt, eingebracht

6. Minenfeld Cap Maria van Diemen, gelegt am 25. Juni 1917, entdeckt durch Verlust des Dampfers „Wimmera" am 26. Juni 1918.

Tag des Auflaufens auf Mine	Name	Nationalität	Br. R. T.	Minenwirkung
26. 6. 18	„Wimmera"	Englisch	3622	Gesunken

7. Minenfeld Gabo-Insel, gelegt am 3. Juli 1917, entdeckt durch Verlust des Dampfers „Cumberland" am 6. Juli.

Tag des Auflaufens auf Mine	Name	Nationalität	Br. R. T.	Minenwirkung
6. 7. 17	„Cumberland"	Englisch	9471	Gesunken

8. Minenfeld Cook-Straße, gelegt am 27. Juni 1917, entdeckt durch Verlust des Dampfers „Port Kembla" am 18. September.

Tag des Auflaufens auf Mine	Name	Nationalität	Br. R. T.	Minenwirkung
18. 9. 17	„Port Kembla"	Englisch	4700	Gesunken

9. Minenfeld Anambas-Inseln, gelegt am 4. September 1917, entdeckt durch eine hochstehende Mine am 29. November 1917. — Kein Schiff ist auf diese Sperre gelaufen.

Allgemeine Angaben über die Fahrt des Hilfskreuzers „Wolf".

Kohlenbestand bei der Ausreise	6269	Tonnen
= = = Sonntagsinsel . .	2850	=
= Ende August 1917	3180	=
= Anfang November 1917 . .	1908	=
= bei der Rückkehr nach Kiel .	470	=

Von gekaperten Schiffen übergenommene Kohlen:

Von Dampfer „Jumna"	243	Tonnen
= = „Wairuna"	910	=
= = „Winslow"	301	=
= = „Matunga"	570	=
= = „Hitachi Maru"	297	=
= = „Igotz Mendi"	1960	=
Zusammen	4281	Tonnen

(Hiervon wurden 1303 Tonnen in See übergenommen.)

Maschinenangaben:

Gesamtumdrehungen während der Reise: 25 427 220.

Zurückgelegte Wegstrecke: 64 310 Seemeilen.

Kohlenverbrauch bei Höchstleistung: 39 Tonnen je Tag (20 v. H. höher bei schlechter Kohle).

Bunkerbrände während der Fahrt:

B. B.- und St. B.-Zwischendecksbunker: 230 Tonnen
(April 1917 durch Wasser und Entleerung gelöscht).

Laderaum I: 1040 Tonnen
(Mai 1917 geflutet und leergetrimmt).

B. B.-Zwischendecksbunker: 200 Tonnen
(leergetrimmt).

St. B.-Oberbunker: 185 Tonnen
(mit Wasser gelöscht und entleert).

B. B.-Oberbunker: 150 Tonnen
(Oktober 1917 entleert).

St. B.-Zwischendecksbunker: 230 Tonnen
(November 1917 entleert).

(Nach Kohlenladeräumen und Bunkern wurden periodisch zugesetzt 80 Flaschen Stickstoff und 50 Flaschen Kohlensäure.)

Fahrt und Untergang S. M. Hilfskreuzer „Iltis“.

Am 27. Februar 1917 war, wie bereits auf S. 261 bei der Fahrt des Hilfskreuzers „Wolf“ erwähnt worden ist, der am Morgen dieses Tages genommene englische Dampfer „Turritella“, der früher der Dampfer „Gutenfels“ der Hansa-Linie, Bremen, gewesen war, unter dem Befehl des I. Offiziers des „Wolf“, Kapitänleutnant Iwan Brandes, als „Hilfskreuzer Iltis“ in Dienst gestellt worden. — Der Vollständigkeit halber soll die Ausrüstung des „Iltis“ hier nochmals wiederholt werden.

Es wurden an Bord gegeben: eine 5,2 cm-SK. mit 200 Schuß, Signalausrüstung, Funklandungsstation zur Beobachtung fremden Verkehrs und zum Gebrauch bei der Wiedervereinigung mit „Wolf“, sowie 25 Minen mit Ankertau und Zubehör, Minengleisen und Kippbühnen. Der Raum unter der Hütte wurde durch Einbrennen einer großen Pforte zur Unterbringung von Minen und Minentransport eingerichtet. Außer dem Kapitänleutnant Brandes als Kommandant bestand die Besatzung aus folgenden Leuten:

1 Steuermann,
1 Steuermannsmaat,
1 Obersignalgast,
1 FT.-Maat,
1 FT.-Obergast,
2 Ober-Bootsmannsmaate,
4 Obermatrosen und Matrosen,
3 Maschinistenmaate,
3 Oberheizer und Heizer,
1 Torpeder-Maat,
1 Minen-Bootsmannsmaat,
1 Minenmatrose,
6 Minenoberheizer und Heizer,
1 Ober-Sanitätsmaat,

27, sämtlich mit Handwaffen ausgerüstet.

Dazu kamen die zu der englischen Besatzung gehörigen Chinesen, die für den deutschen Dienst neu angeworben wurden.

Der Operationsbefehl für den Kommandanten des Hilfskreuzers „Iltis" lautete:

„Sie erhalten hiermit den Befehl, die Perimstraße (Große Straße) oder nördlich von Perim die Kurslinie nach der Perimstraße mit den überwiesenen Minen zu verseuchen. Die Minen sollen etwa 5 bis 6,5 m unter dem mittleren Wasserstande stehen. — Dann verfahren gemäß mündlicher Anweisung. gez.: Nerger."

Die mündliche Anweisung bestand darin, daß „Iltis" nach Erfüllung seiner Aufgabe am 12. und 13. März mittags eine Treffstandlinie 30 Seemeilen lang 120° rechtweisend mit dem Mittelpunkt 5° Nord, 60° Ost anstreben sollte. Sicherheitshalber war für den 18. und 22. März eine andere Standlinie, 105° rechtweisend 60 Seemeilen lang mit dem Mittelpunkt 3° Süd und 80° Ost, und für den Fall, daß das Zusammentreffen nicht gelänge, angeordnet worden, nach Padang oder Batavia zu gehen, aber keinesfalls den Dampfer in Feindeshand fallen zu lassen.

Nach dem Ablegen von „Wolf" am 27. abends wurden auf „Iltis" die erforderlichen Arbeiten so beschleunigt ausgeführt, daß bereits am 28. früh der Minenraum und die Minen klar waren.

Bei Wegnahme der Prise war dem Prisenoffizier angegeben worden, daß das Schiff bei der Abfahrt aus Colombo 800 Tonnen Kohlen an Bord gehabt hätte. Bei der genauen Nachprüfung, die erst möglich war, als ein Oberbunker leer wurde, stellte sich jedoch heraus, daß beim Ablegen von „Wolf" der Bestand der Kohle höchstens 450 Tonnen indischer Kohle gewesen sein konnte, und daß der tägliche Verbrauch dieser schlechten Kohle etwa 48 Tonnen betrug. Die Kohle war so minderwertig und hinterließ so viel Rückstände, daß auf jeder Wache die Rauchkammer gereinigt werden mußte. (Bei Sprengung des Schiffes am 5. März morgens betrug der Kohlenbestand weniger als 200 Tonnen.) Das Kesselspeisewasser war so knapp, daß es bei der scharfen Fahrt vom 4. bis 5. März nahezu aufgebraucht wurde. Der Frischwasserbestand war so gering, daß der Wasserverbrauch sofort eingeschränkt werden mußte. Proviant war genügend vorhanden, und die Unterbringung der an Bord kommandierten Leute war gut.

Fregattenkapitän Nerger hatte die Aufgabe des Minenlegens mit Kapitänleutnant Brandes genau durchgesprochen und empfohlen, da die 100-Meter-Linie südlich von Perim sehr dicht an der Küste entlang führte, die Minen nach dem Passieren der Straße nördlich der Insel an der Stelle zu legen, wo die östliche und westliche Fahrstraße sich trennen. Fregattenkapitän Nerger nahm an, daß im Golf von Aden das Erscheinen eines deutschen Hilfskreuzers noch nicht erwartet werden und keine besondere

Vorbereitung zum Bewachen des Golfs und des Roten Meeres getroffen sein würde, weil die Tätigkeit des „Wolf" an der indischen Küste erst kurze Zeit zurücklag. Er nahm ferner an, daß das Erscheinen von „Turritella" („Iltis") deswegen nicht auffallen würde, weil dieses Schiff in jener Gegend fällig war und sein Eintreffen vermutlich angemeldet wurde. Er sagte bei Verabschiedung, der Führer des „Iltis" solle sich, wenn er die Aufgabe für nicht durchführbar hielte, nicht scheuen, unverrichteter Sache zurückzukehren, er solle es auf jeden Fall vermeiden, das Leben der Besatzung unnötig aufs Spiel zu setzen, zumal „Iltis" keine zur Verteidigung ausreichende Bewaffnung erhalten hatte.

Beim Durchsuchen des „Iltis" wurden Schriftstücke gefunden, aus denen hervorging, daß die Engländer mit der Anwesenheit eines feindlichen Hilfskreuzers rechneten, und daß die Große Perimstraße bewacht und alle Schiffe beim Passieren angehalten würden. Aus der vorgefundenen Seekarte ging hervor, daß dem Kapitän der „Turritella" der Kurs in das Rote Meer außerhalb der 100-Meter-Linie vorgeschrieben war, danach wäre die Sperre, die „Iltis" legen sollte, vermutlich auch für andere Schiffe unwirksam geblieben. Mit dem Brennen der Küstenbefeuerung war nicht zu rechnen. Die Kleine Perimstraße, die „Iltis" zum Rückmarsch hätte nehmen müssen, war aber nachts ohne Gefahr für Schiff und Besatzung nicht passierbar, da es wegen des dort herrschenden querSetzenden Stromes unmöglich gewesen wäre, die enge Fahrrinne der Straße, die dem Kommandanten und dem Steuermann unbekannt war, ohne Befeuerung mit Sicherheit zu passieren.

Kapitänleutnant Brandes sagt selbst, daß, wenn er dies alles unmittelbar nach der Trennung von „Wolf" gewußt hätte, er wahrscheinlich gleich nach dem Treffpunkt gefahren wäre. Da er aber die ganze Sachlage, auch die ungünstigen Kohlenverhältnisse, erst am 1. März klar übersah, so entschloß er sich weiterzufahren, auf kürzestem Wege Aden anzusteuern, dort die Minen zu legen und dann auf den Treffpunkt zurückzukehren. Die Minen mußten vor Aden der feindlichen Schiffahrt sicher Schaden zufügen, wenn es gelang, sie richtig vor die Einfahrt zu legen. Auch nahm der Kommandant an, daß er den markanten Felsen von Aden bei günstigem Mondschein ohne Leuchtfeuer ansteuern könnte.

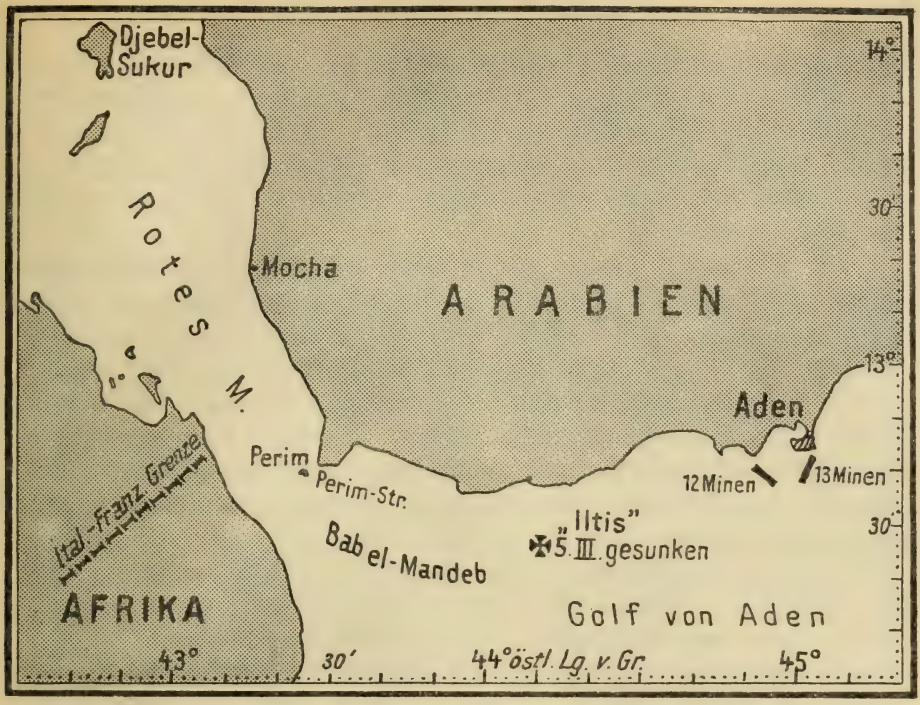
Nach dem Ablegen von „Wolf" fuhr „Iltis" mit 10 Seemeilen Fahrt in nordwestlicher Richtung auf die Insel Sokotra zu, um zwischen ihr und dem Festlande an dem Kap Guardafui vorbei in den Golf von Aden einzusteuern. Die Fahrt dorthin verlief ohne besondere Ereignisse. Das Wetter war schön, mäßiger Wind und leichte Dünung. Am 28. Februar wurden mehrere Dampfer mit Südwestkurs angetroffen, die anscheinend

nach Ostafrika fuhren. „Iltis“ hielt sich so, daß er nicht auf Signalweite herankam. Im Golf von Aden fuhr Kapitänleutnant Brandes auf der üblichen Dampferstraße, da er es nicht für ratsam hielt, an der afrikanischen Küste entlang zu dampfen, zumal die indische Kohle derartig viel Rauch entwickelte, daß, wenn englische Kriegsschiffe den Golf von Aden abpatrouillierten, das Schiff auf jeden Fall entdeckt worden wäre.

In der Nacht vom 2. zum 3. März wurden verschlossene Funksignale, die scheinbar von Kriegsschiffstationen herrührten, aufgefangen. Am 3. März mittags meldete der Ausguck plötzlich „Kriegsschiff recht voraus“. „Iltis“ behielt Kurs bei, weil jede Kursänderung unangebracht erschien. Sehr bald stellte sich jedoch das Kriegsschiff als englischer Frachtdampfer heraus, der auf nahe Entfernung passiert wurde. Der Kommandant ließ alles Marinepersonal unter Deck treten, nur die Chinesen blieben auf der Brücke und da, wo sie beschäftigt waren. Die Besatzung des englischen Dampfers begrüßte „Iltis“ („Turritella“) durch Mützenschwenken, das entsprechend erwidert wurde. Kapitänleutnant Brandes nahm hiernach an, daß „Iltis“ trotz des an Deck sichtbaren Einbaus der Minenabwurfvorrichtung keinen verdächtigen Eindruck machte.

Da der Funkverkehr gegen Abend immer stärker wurde, ließ der Kommandant das Schiff völlig abblenden, einschließlich Dampfer- und Seitenlaternen. Kurz nach 11 Uhr abends kam 4 Strich Steuerbord voraus ein grünes Licht in Sicht. Es handelte sich, wie man mit dem Nachtglase feststellen konnte, um ein niedriges schnellfahrendes Fahrzeug, anscheinend Kriegsschiff. Es führte nur Seitenlichter. Später konnte festgestellt werden, daß es der Kleine Kreuzer „Fox“ gewesen war, der Patrouillendienste versah. „Iltis“, der abgeblendet fuhr und vorsichtig rechtzeitig nach Backbord abgedreht hatte, wurde nicht angehalten. Da es Vorschrift zu sein schien, in der Nacht hier nur Seitenlichter zu fahren, stellte „Iltis“ ebenfalls Seitenlichter an, ließ aber durch Umwicklung der Laternen die Lichtstärke abschwächen.

Am 4. März vormittags wurden die letzten Vorbereitungen zum Minenlegen getroffen. Bald nach Dunkelwerden kam der Felsen von Aden in Sicht. „Iltis“ hielt mit Nordwestkurs darauf zu, um die 100-Meter-Linie zu gewinnen. Es brannte kein Feuer, auch war kein Suchscheinwerfer angestellt. Nachdem „Iltis“ ungefähr auf 100 Meter Wasser angekommen sein mußte, wurde gelotet. Leider war die Lotmaschine vollkommen verrottet, so daß beim ersten Lotwurf der Draht riß; ein Reservedraht war nicht vorhanden. Es konnte daher nur mit dem schweren Handlot gearbeitet werden, und das Schiff mußte jedesmal vollkommen zum Stehen gebracht werden. Glücklicherweise traf man gleich beim zweiten Lotwurf auf



Hilfskreuzer „Iltis" vor Aden, 4./5. März 1917.

90 Meter Wasser. Es wurden noch zwei weitere Kontrollwürfe gemacht, Stromstärke und Richtung festgestellt und dann mit hoher Fahrt auf Sperrkurs gedampft. Auf dem Wege wurde in naher Entfernung eine Dau mit östlichem Kurse passiert. Sie machte aber nicht den Eindruck, als ob sie Bewachungsdienst ausübe. Die Fahrt zum Sperrkurs wurde benutzt, um durch Reihenpeilungen die Position des Schiffes genau festzustellen und zu verbessern, da es trotz des Mondscheins sehr schwierig war, ohne Befeuerung die Sperre in die beabsichtigte Lage vor die Einfahrt zu bringen. Kurz nach 8 Uhr 30 fiel die erste Mine der östlichen Sperre, die die Hafeneinfahrt von Osten her sperren sollte. Es wurden 13 Minen mit 700 Meter Abstand von Mine zu Mine geworfen. Dann dampfte „Iltis" 15 Minuten weiter auf dem nächsten Sperrkurs, um die westliche Sperre zu legen, die den vom Roten Meer kommenden Schiffen die Einfahrt verlegen sollte. Auch hier wurden die Minen mit gleichem Abstand geworfen.

Während „Iltis" die letzten Minen warf, meldete der Ausguck Steuerbord voraus „Rauchwolke zwischen Festland und Insel". Das Fahrzeug war vollkommen abgeblendet und es wurde sofort angenommen, daß es sich um ein Bewachungsfahrzeug handele. Das Minenwerfen wurde zu-

nächst nicht unterbrochen. Es handelte sich um diese Zeit nur noch um fünf Minen, die geworfen werden mußten. Erst als das feindliche Fahrzeug Kurs änderte und Steuerbord querab von „Iltis" war und zu morsen anfing, gab Kapitänleutnant Brandes den Befehl, das Minenwerfen zu unterbrechen und die Abwurfvorrichtung einzunehmen. Es war nur noch eine Mine zu werfen.

Die Uhr war 9 Uhr 15, als Kapitänleutnant Brandes der Maschine befahl, mit höchster Kraft zu fahren. Auf den ersten Morseanruf wurde nicht geantwortet. Erst als der Anruf wiederholt und die Frage gestellt wurde: „Was für ein Schiff?" wurde der Name „Turritella" gegeben. Der Name machte dem Gegner anscheinend Schwierigkeiten, denn er mußte etwa viermal wiederholt werden. Es setzte dann ein ziemlich reger Morseverkehr ein, mit dem zunächst nicht gerechnet worden war. Mit Hilfe des Obersignalgast Schmidt, des Minenmatrosen Gast und des Steuermannsmaaten Turner — die beiden letzteren sprachen gut englisch — wickelte sich der Verkehr mit dem Engländer verhältnismäßig gut ab. Kapitänleutnant Brandes beherrschte ebenfalls die englische Sprache vollkommen. Es folgte eine Reihe von Fragen nach der Nationalität, nach der Signalbezeichnung usw., aber obwohl alle diese Fragen schnell und richtig beantwortet wurden, fragte der Gegner immer wieder nach dem Namen des Schiffes. Kapitänleutnant Brandes erteilte ihm nun genaue Auskunft, in der Hoffnung, den Bewacher loszuwerden und ließ hinübermorsen: „»Turritella« London. Runs for British Admiralty, Port Said for orders." Diese Angaben entnahm der Kommandant dem vorgefundenen Charterungsschreiben der Admiralität. Als dies Signal empfangen und verstanden war, kam als Antwort "Here British Man-of-War. Stop at once." Das bisher unentschlossene Verhalten des englischen Kommandanten schien darauf zu deuten, daß er sich über „Turritella" („Iltis") nicht im klaren war. Da „Iltis" aber nicht in der Lage war, sich in einen Kampf einzulassen, so konnte nur noch Bluff helfen. Es wurde daher zunächst auf das letzte Signal hin „Nicht verstanden" gemacht, auch dachte der Kommandant nicht daran zu stoppen. Da die Entfernung zwischen „Iltis" und seinem Gegner sich nicht verringert hatte, wurde gehofft, zu entkommen, wenn der Mond untergegangen sei. Es wurde aber von dem Engländer dauernd gemorst, daß er ein englisches Kriegsschiff sei und "stop at once" befohlen. Schließlich antwortete Kapitänleutnant Brandes, indem er den Namen des ehemaligen Kapitäns der „Turritella" als Unterschrift benutzte: "Why did you not stop me when I was passing Aden? Meadow, Master." Gleichzeitig wurde die Mitteilung gemacht, daß „Turritella" Eile habe und mit einer Ladung von Brennöl für die englische Marine in Port

Said erwartet würde. Auf diese Nachricht hin brach der Engländer den Morseverkehr ab und ließ „Iltis" weiterfahren.

Aus dem Funkraum wurde inzwischen gemeldet, daß reger Funkverkehr mit fünf Stationen, scheinbar Bordstationen, und mit Port Said im Gange sei. Der Kommandant entnahm daraus, daß der Engländer Verstärkung heranholen wollte. Da als Reiseziel Port Said angegeben worden war, nahm der Engländer seinen Kurs an der Küste entlang, um dem „Iltis" den Weg abzuschneiden, obwohl er sich dadurch zunächst von „Iltis" entfernte. „Iltis" hielt ruhig Kurs durch, um keinen Verdacht aufkommen zu lassen, und benutzte die Gelegenheit, als er auf 100 Meter Wasser stand, die letzte zurückbehaltene Mine zu werfen. „Iltis" lief mit höchster Fahrt 11 Seemeilen. Da der Verfolger sich zunächst nicht mehr um ihn zu kümmern schien, wurde allmählich Kurs nach Backbord geändert und, damit diese Kursänderung nicht erkannt wurde, die Positionslaternen vorsichtig entsprechend gedreht. Der Engländer schien dies Manöver nicht zu bemerken, so daß bereits auf „Iltis" eine frohe Stimmung herrschte, daß das Entkommen geglückt sei, zumal der Verfolger ganz aus Sicht gekommen war. Es dauerte aber nicht lange, bis der Engländer den „Iltis" wiedergefunden hatte. Er fuhr jetzt mit sehr hoher Fahrt auf „Iltis" zu; wie später in Erfahrung gebracht wurde, hatte er erst in allen Kesseln Dampf aufmachen müssen. Er kam allmählich bis auf Rufweite heran und morste jetzt herüber: "Stop or I shall fire." Kapitänleutnant Brandes nahm nun an, daß die funktelegraphisch angerufenen Hilfskräfte in der Nähe seien. „Iltis" befand sich zu dieser Zeit etwa 40 Seemeilen von Perim entfernt. Aus den aufgenommenen Funksprüchen war zu entnehmen, daß „Iltis" von allen Seiten umstellt war, und dies wurde auch bei Hellwerden bestätigt. Da die Minenaufgabe erledigt war, blieb nur noch als letztes, das Schiff mit der für die Engländer so wertvollen Ladung von 6400 Tonnen Brennöl nicht in die Hände des Feindes fallen zu lassen.

Zur Sprengung des Schiffes war bereits alles vorgesehen, abgeteilte Leute standen seit Beginn der Verfolgung klar, die Sprengung sofort auszuführen. Über die letzten Augenblicke des „Iltis" berichtet der Kommandant wie folgt:

„Da ich es auf eine Beschießung wegen der Gefährlichkeit der Ladung nicht ankommen lassen durfte, wollte ich, um dem englischen Kommandanten meine Absicht zum Stoppen mitzuteilen, drei kurze Töne mit der Dampfpfeife geben. Der Verbindungsdraht war aber mürbe und brach. Ich ließ darauf den Morsespruch machen: "I am stopping now." Ich beabsichtigte, das Schiff sofort zu sprengen, da ich nicht wußte, ob der Eng-

länder gleich ein Boot längsseit schicken würde, und gab Befehl in die Maschine: »Bodenventile öffnen und Kondensatordeckel einschlagen.«

Gleichzeitig erhielt die chinesische Besatzung Anweisung, beschleunigt in die beiden Steuerbordboote zu gehen, die Boote zu Wasser zu fieren, recht achteraus vom Schiff zu rudern und zu warten. Trotz der unter den Chinesen begreiflicherweise jetzt herrschenden Aufregung wurden die Boote schnell bemannt und unter Aufsicht des Steuermanns Hollern zu Wasser gebracht. Als ich Meldung hatte, daß die Chinesen von Bord waren, sollte unser Boot Steuerbord vorn zu Wasser gelassen werden. Dies wurde jedoch vorübergehend gestört, da der Gegner plötzlich seine Scheinwerfer anstellte und zunächst das Heck und dann die Brücke beleuchtete. Da meine Leute in Uniform mit Handwaffen im Boot und an den Bootsdavits standen, konnte die Beleuchtung noch zu guter Letzt kritisch werden. Die Leute verschwanden zwar schleunigst aus dem Lichtschein, ich ließ aber für alle Fälle durch den Steuermann, der gut englisch sprach, mit Megaphon hinüberrufen, den Scheinwerfer zu blenden. Auf die energische Aufforderung “switch off that bloody searchlight” blendete das Schiff sofort und das Boot konnte ungestört bemannt und zu Wasser gelassen werden. Ich bekam jetzt den Befehl: “Remain where you are. I shall board you at daytime.” Ich ließ durch den Steuermann nochmals feststellen, ob alle Mann von Bord waren. Als ich die gewünschte Meldung erhielt, verließen auch der Steuermann und der Signalgast das Schiff. Jetzt gab ich Befehl von der Brücke, die Sprengpatronen im Maschinenraum anzuschlagen, begab mich dann auf das Vordeck, wo mir ebenfalls gemeldet wurde, daß die Patrone angeschlagen sei. Dann bestieg ich das Boot und legte ab. Wir waren gerade in Sicherheit, als die beiden Sprengungen hintereinander erfolgten. Auf die Explosion hin, deren Ursache und Grund den Engländern anscheinend nicht gleich klar wurde, dampfte der Gegner zunächst von »Iltis« fort und begann zu schießen. Er stellte aber sehr bald das Feuer wieder ein, ohne etwas getroffen zu haben, als er merkte, daß auf dem Schiff alles ruhig blieb. Das Boot, in dem ich mich mit meinen Leuten befand, war derartig leck, daß es schon während der Zeit, wo es längsseit lag, halb voll Wasser lief. Es blieb nichts anderes übrig, als mich und meine Leute von den Engländern aufnehmen zu lassen, da an ein Entkommen nicht gedacht werden konnte. Bevor ich längsseit ging, warf ich Handwaffen und Munition und die mit »Kaiserliche Marine« gezeichnete Navigationsausrüstung über Bord. Die vom Kommando »Wolf« mitgegebene Summe von 50 Pfund war vorher an die deutsche Besatzung verteilt worden.“

Das englische Schiff war der ungeschützte Kreuzer „Odin“. Der Kommandant des „Odin“ fragte sofort, ob die deutsche Besatzung etwa von einem Unterseeboot sei. Die Behandlung an Bord des Engländers war gut, auch die Verpflegung der Leute gut und reichlich. Es wurde in Erfahrung gebracht, daß der Name „Turritella“ in dem alten Lloyd-Register, das „Odin“ an Bord hatte, nicht enthalten war. Dies erklärte das fortgesetzte Fragen nach dem Namen des Schiffes. Der Erste Offizier des „Odin“ erwähnte, daß, wenn der Name im Lloyd-Register gefunden worden wäre, der Kommandant den „Iltis“ („Turritella“) wahrscheinlich hätte weiterfahren lassen. Es konnte weiter festgestellt werden, daß außer „Odin“ noch „Fox“ und das italienische Kriegsschiff „Calabria“ den Golf von Aden bewachten und, durch Funkspruch aufmerksam gemacht, die Jagd auf „Iltis“ aufgenommen hatten. Die Engländer hatten angenommen, daß nach dem Minenlegen an der indischen Küste sehr bald ein deutscher Hilfskreuzer im Golf von Aden erscheinen würde. Sie hatten Befehl ausgegeben, jeden Dampfer anzuhalten und zu untersuchen.

Auf die Minen vor Aden liefen zwei englische Dampfer auf, der erste davon bereits am 20. März, der zweite erst Januar 1918. Es waren dies „Danubian“, 5064 Br. R. T., und „Hong Moh“, 3910 Br. R. T. Beide Dampfer sind trotz der erlittenen Beschädigungen eingebracht worden.

Kapitänleutnant Brandes hebt abschließend in seinem Bericht hervor, daß die Besatzung des „Iltis“ sich während der ganzen Fahrt, namentlich während der $7^1/_2$stündigen aufregenden Verfolgung durch englische Streitkräfte, vorzüglich bewährt und ihren Dienst zur vollsten Zufriedenheit getan habe. Die Besatzung habe auch während der Gefangenschaft sich vorzüglich geführt und bis zum Schluß treu zu ihrem ehemaligen Kommandanten gehalten.

Fregattenkapitän Nerger äußerte sich zu der Durchführung der von ihm gestellten Aufgabe wie folgt:

„Ich bedauere sehr, daß die Voraussetzungen, die ich meinem Befehl zugrunde gelegt hatte, in manchen Punkten nicht zutreffend waren, wie sich das nach dem Ablegen des »Iltis« von »Wolf« bis zum 1. März herausstellte, namentlich die wesentlich geringere Kohlenmenge. Die Überlegungen, die Kapitänleutnant Brandes dann anstellte, waren richtig, ebenso die selbständige Änderung des Befehls. Ich hatte Aden nur deswegen nicht vorgesehen, weil »Turritella« Aden nicht berührt haben würde, ihr Erscheinen dort also auffallen mußte. Ich hatte gehofft, daß das englische Hilfsschiff »Turritella«, da alle Bezeichnungen des Schiffes usw. vor dem Ablegen bereits bekannt waren, bei richtiger Anwendung unangehalten die Perimstraße passieren würde. Die Täuschung wäre ja, wie aus der

Äußerung des I. Offiziers des »Odin« dem Kapitänleutnant Brandes gegenüber hervorgeht, auch gelungen, wenn die entsprechenden Angaben über »Turritella« auf »Odin« vorhanden gewesen wären; das mußte man aber voraussetzen.

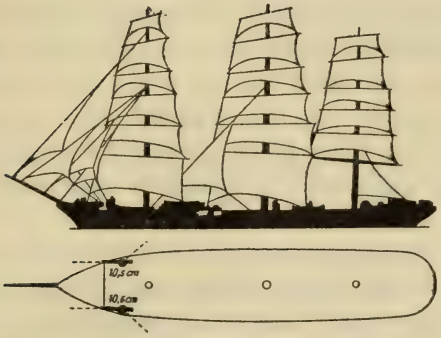
Die Durchführung der nunmehr von Kapitänleutnant Brandes sich selbst gestellten Aufgabe, die Minen vor Aden zu legen, ist einwandfrei gewesen, ebenso sein Verhalten während der Verfolgung und bei der Aufgabe des Schiffes.

Besonders erfreulich ist es, daß »Iltis« die Minen nicht nur richtig und vollständig auf den Sperrplatz gebracht hat, sondern daß sie auch eine gute Wirkung gehabt haben und zu weiterer Störung der Schiffahrt in diesem Gebiet auf längere Zeit geführt haben.

Ich möchte daher dem Kommandanten des »Iltis« und seiner Besatzung als Auftraggeber meinen Dank und meine Anerkennung zum Ausdruck bringen, zugleich mit dem tiefsten Bedauern, daß sie bei der glücklichen Heimkehr des »Wolf« fehlen mußten.

Aus dem Bericht des Kapitänleutnant Brandes, den er mir in einem Brief aus Lübeck, seiner Heimat, am 28. April 1920 nach Rückkehr aus seiner langen Gefangenschaft sandte, habe ich dann auch ersehen können, daß auch meine Annahme nach Auffangen des ersten Funkspruches über die Ereignisse vor Aden und mein Verhalten daraufhin richtig gewesen sind."

S. M. Hilfskreuzer „Seeadler“.



1 : 1500

Br. R. T. 1571, Länge 74,8 m, Breite 11,8 m,
Tiefgang 5,5 m.

Angaben über die Besatzung:

Komdt. Kaptlt. Graf v. Luckner
I. Offz. Lt. z. S. d. Res. Kling
N. O. Lt. z. S. d. Res. Kircheiß
F. T. O. Hilfs-Lt. z. S. Pries
Offizierdienstt. Steuerm. Lüdemann
M. Assist. Arzt d. Res. Pietsch (früher Hilfskreuzer „Möwe“)
Masch. d. Res. Krause

Hierzu 57 Unteroffiziere, Matrosen und Heizer
(davon 11 Mann Maschinenpersonal)

Gesamtkopfstärke: 64

Das Segelschiff „Seeadler" kann bis zu einem gewissen Grade mit unter die Frachtdampfer gerechnet werden, weil die Segeltakelage eigentlich nur die Maskierung für ein Motorschiff darstellte. Sie diente dazu, längere Wegstrecken und das Kreuzen in bestimmten Gegenden zur Ersparnis des Brennstoffes unter Segel zurückzulegen, jeder Angriff aber auf eine Prise erfolgte gestützt auf den Motor. In diesem Sinne war ein Motorschiff mit voller Segeltakelage ein besonders glücklicher Gedanke, der aber doch wohl nur einmalig ausgenutzt werden konnte. In dem Augenblick, wo die List, das heißt die Maske des Segelschiffes, entdeckt war, und dies geschah am 30. März, als die Prise „Cambronne" mit den Gefangenen in Rio eintraf, war die Tätigkeit des „Seeadler" so gut wie beendet. Nur dort, wo keine Warnung vor dem Segel-Hilfskreuzer hingelangte, war noch vorübergehend Aussicht vorhanden, einen Erfolg zu erzielen.

Der Gedanke, ein Segelschiff als Hilfskreuzer zu verwenden, ist von dem Leutnant z. S. d. Res. Alfred Kling ausgegangen. Dieser war vor dem Kriege Erster Offizier bei der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft gewesen und hatte sich als tüchtiger Seemann und Schiffsführer bei der Südpolar-Expedition von Dr. W. Filchner in den Jahren 1911 bis 1913 erwiesen. Leutnant z. S. d. Res. Kling, der Anfang des Jahres 1916 auf dem Torpedoboot „D 4" Dienst bei der 2. Marine-Flieger-Abteilung tat, trug seinem Kommandeur, Fregattenkapitän Brehmer, seine Gedanken vor; daraufhin wurde ein entsprechender Bericht an den Admiralstab der Marine eingeschickt. Zunächst stand man dort dem Vorschlage von Kling, ein Segelschiff als Hilfskreuzer einzustellen, etwas skeptisch gegenüber. Es gelang jedoch Kling bei persönlichen Verhandlungen, alle Bedenken zu überwinden. Er erhielt den Auftrag, ein entsprechendes Schiff auszusuchen und alle Vorbereitungen dazu selbständig zu treffen. Im Interesse der Geheimhaltung wurde jeder Schriftverkehr über diese Angelegenheit vermieden. Unterstützt von dem Oberhafenmeister in Hamburg, Kapitän Langkopf, wurde das amerikanische Vollschiff „Paß of Balmaha" ausgesucht. Dieses Vollschiff von 1571 Br. R. T. war im Jahre 1878 in England gebaut, dann in amerikanischen Besitz übergegangen und im Jahre 1915 von „U 36" als Prise erbeutet worden. Mitte Juli 1916 wurde das Schiff auf die Werft von Tecklenborg nach Geestemünde überführt und erhielt den Namen „Walter". Dort wurden nach Angabe des Leutnants z. S. d. Res. Kling alle Umbauten, so wie sie für den Kreuzerkrieg und namentlich für die voraussichtliche Durchsuchung des Schiffes beim Durchbrechen der englischen Bewachungslinie erforderlich waren, ausgeführt. Auch die Auswahl der Mannschaft mußte in diesem

Falle besonders sorgfältig geschehen. In Frage kamen nur Leute, die auf einem Segelschiff genau Bescheid wußten; auch erforderte die Durchführung der Aufgabe, daß sie, wenigstens zum Teil, norwegisch sprechen konnten. Leutnant z. S. d. Ref. Kling suchte die Leute persönlich aus; einige von diesen hatten bereits die Südpolar-Expedition unter ihm mitgemacht. Obwohl Leutnant z. S. d. Ref. Kling zunächst alles selbständig geleitet hatte, wurde kurz vor der Indienststellung Kapitänleutnant Graf v. Luckner[1]) zum Kommandanten des „Seeadler" ernannt, weil man der Ansicht war, daß ein Hilfskreuzer von einem aktiven Seeoffizier geführt werden müsse.

Am 2. Dezember 1916, vormittags, stellte Graf Luckner auf der Reede von Blexen S. M. S. „Seeadler" als Hilfskreuzer in Dienst. Offiziere und Mannschaften hatten bis zum Durchbruch durch die Blockadelinien Zivil zu tragen und waren mit norwegischen Papieren versehen. „Seeadler" konnte erst gefechtsfähig gemacht und die Geschütze aufgestellt werden, nachdem der Durchbruch durch die englischen Linien gelungen war. In der Zeit bis zum 12. September nahm das Schiff in der Norderaue eine größere Deckslast aus Holz, damit es äußerlich als Frachtsegler gelten konnte. Das Schiff sollte unter norwegischen Farben und dem Namen „Maletta" den Durchbruch versuchen. Ein Schiff dieses Namens lag in Karlskrona und sollte Ende Dezember in See gehen. Man hoffte, unter dem Namen „Maletta" vor der eigentlichen „Maletta" durchzukommen. Da aber letztere v o r dem „Seeadler" ausgelaufen war, wurde der Name „Calliope" gewählt. Kurz vor dem Inseegehen wurde aus Zeitungsnachrichten festgestellt, daß „Calliope" in England lag. Es mußte daher der Name zum dritten Male gewechselt werden. Als geeignet wurde „Hero" gefunden, mit dem Heimathafen Arendal. Die Namensänderung fand am 14. Dezember statt. Selbstverständlich wurden sämtliche Papiere der Mannschaften auf diesen Namen so geändert, daß bei einer Prüfung durch den Feind keinerlei Mißtrauen entstehen konnte.

Am 17. Dezember brachte das Torpedoboot „S 128" die Erlaubnis zum Auslaufen an Bord. Wegen des vorherrschenden schönen Wetters wurde bis zum 21. mit dem Inseegehen gewartet. An diesem Tage wurden um 12 Uhr mittags alle Segel gesetzt und die Ausreise begonnen. Bei stürmischem Südostwind bis Stärke 10 und hoher See lief das Schiff etwa

[1]) Graf v. Luckner, geboren am 9. Juni 1881, war vor Beginn seiner militärischen Dienstzeit 1904 viel auf Handelsschiffen gefahren und war als Reserveoffizier im Jahre 1911 aktiviert worden. Er erschien besonders geeignet, beim Anhalten des Schiffes durch den Feind die Rolle eines norwegischen Schiffsführers zu spielen.

13 Seemeilen Fahrt. Am 24. Dezember auf der Breite der Shetlands-Inseln verzeichnet das Kriegstagebuch „schweren Sturm aus Südwest, hohe See, sehr dunkle Nacht. — Alle Segel bis auf die Untermarssegel und Fock festgemacht". Der weitere Kurs führte zwischen den Färöer-Inseln und Island hindurch. Bisher war nur am 23. ein schwarzgemalter Dampfer ohne Nationalitätsabzeichen passiert worden. Am 25., vormittags um 9 Uhr, wurde vom Ausguckposten an Backbord achteraus ein Dampfer gemeldet. Beim Sichten lag der Dampfer auf Parallelkurs. Kurz nach Tagesanbruch, d. h. fast gleichzeitig mit dem Insichtkommen, drehte der Dampfer auf „Seeadler" zu und wurde beim Näherkommen als englischer Hilfskreuzer ausgemacht. „Seeadler" hielt seinen Kurs unter Segel bei starkem achterlichen Wind unbeirrt durch. Es wurden aber sofort 2 Offiziere und 41 Mann im Zwischendeck verborgen, da die Musterrolle nur 1 Kapitän, 3 Steuerleute und 17 Mann aufwies, die alle norwegisch sprechen konnten. — Vorrichtungen, um „Seeadler" im Falle einer Entdeckung sofort sprengen zu können, waren getroffen. Irgendein Widerstand, ähnlich wie bei „Greif" oder „Leopard", kam überhaupt nicht in Frage, nur eine Täuschung des Gegners konnte den Durchbruch ermöglichen. Um 10 Uhr 30 wurde auf dem Hilfskreuzer das Signal gesetzt: „Drehen Sie augenblicklich bei." Gleichzeitig wurde von den Engländern ein blinder Schuß gefeuert. „Seeadler" setzte nunmehr die norwegische Flagge und drehte bei. Der englische Hilfskreuzer kam bis auf ungefähr 200 Meter heran. Sämtliche Geschütze von ihm waren besetzt. Mit langsamer Fahrt fuhr er vorbei, stoppte dann in einem Abstand von etwa 500 Meter und setzte ein Boot aus. Um 11 Uhr 10 war dieses Boot längsseit, zwei Offiziere und ein Signalgast, sämtlich unbewaffnet, kamen an Bord und begrüßten den Kommandanten mit den Worten: „Good morning, Captain. Happy Christmas, have you seen anything of the german navy?" Der ältere Offizier von beiden bat um Vorzeigung der Ladungspapiere. Diese wurden in der Kajüte vorgelegt, die vorher völlig durchnäßt und verwüstet worden war, um den Einbruch einer See zu markieren, was den Engländer zu der Bemerkung „poor captain" veranlaßte. Nach Durchsicht dieser Papiere erhielt der Signalgast Befehl, folgenden Winkspruch an den englischen Hilfskreuzer abzugeben: „Norwegisches Segelschiff »Hero« mit Holzladung nach Melbourne." Der untersuchende Offizier notierte sich Art und Größe der Ladung, Namen des Reeders, des Kapitäns und Stärke der Besatzung. Die Untersuchung verlief zur Zufriedenheit des Offiziers, und er verabschiedete sich mit den Worten: „Well, captain, your papers are all right. But you have to wait about two hours for instructions. — Happy Christmas." Während

der Untersuchung, welche in der Kajüte geführt wurde und welcher außer dem Kommandanten der Hilfsleutnant z. S. Pries und der Steuermannsmaat Lüdemann beiwohnten, umfuhr der englische Hilfskreuzer in allernächster Nähe den „Seeadler", während seine Geschütze dauernd auf diesen gerichtet blieben. Die Bewaffnung des Feindes bestand anscheinend aus sechs 15 cm- und mehreren kleineren Geschützen. Nach Aussage eines Matrosen des längsseit liegenden Prisenbootes handelte es sich um den englischen Hilfskreuzer „Highland Scott[1])". Ein sehr gefährlicher Augenblick entstand dadurch, daß das Boot der Engländer beim Ablegen achteraus ans Heck des „Seeadler" sackte und bei dem klaren Wasser sehr leicht die Schiffsschraube hätte bemerkt werden können; es gelang jedoch, die Aufmerksamkeit durch ein hingehaltenes Ende nach oben abzulenken.

Nachdem das Prisenboot wieder nach dem englischen Hilfskreuzer zurückgekehrt war, entfernte sich dieser bis auf einen Abstand von ungefähr 1,5 Seemeilen, während „Seeadler" dem Befehl entsprechend weiter beigedreht liegenblieb. Nach ungefähr einer Stunde wurde auf dem Engländer das Signal geheißt: „Setzen Sie Ihre Reise fort." „Seeadler" antwortete mit dem Signal: „Ich danke Ihnen." Hierauf machte der Engländer das Signal: „Ich wünsche Ihnen eine glückliche Reise."

Das Verhalten von Offizieren und Mannschaften in diesen äußerst spannenden Stunden vor und während der Untersuchung war ein hervorragend kaltblütiges.

Bis zum 3. Januar 1917 verzeichnet das Tagebuch dauernd stürmisches Wetter, grobe See, dunkle Nächte, zeitweise orkanartige Böen. An dem genannten Tage stand das Schiff auf ungefähr 55° Nordbreite und 28° Westlänge, d. h. frei von allen Bewachungsmöglichkeiten und weit im Nordatlantischen Ozean, infolgedessen konnte die Deckladung über Bord geworfen werden; der Name „Hero" wurde übermalt und dem Schiff von nun an der Name „Maletta" beigelegt, Heimathafen Drammen, weil es nach der englischen Untersuchung ratsam erschien, den Namen zu wechseln. Nach Entfernung der Deckladung wurden die beiden Geschütze,

[1]) Im Kriegstagebuch wird der Hilfskreuzer als „Highland Scott" angegeben. Graf Luckner nennt in seinem Buch „Seeteufel" den Hilfskreuzer „Avenge". — Das englische Geschichtswerk nennt keinen Namen, sondern hält es für möglich, daß er der Hilfskreuzer „Patia" gewesen sein könnte, auch sagt das englische Geschichtswerk von dem Durchbruch und der Durchsuchung: „This is Luckner's story, it cannot be corroborated in every detail." — Die obige Darstellung ist nach dem Kriegstagebuch gegeben. — Von der „kranken Frau" in der Kajüte ist dort nichts enthalten; wohl wurde aber bei anderen Gelegenheiten ein Matrose als Frau verkleidet, und zeigte dieser sich beim Näherkommen eines Schiffes auf dem Achterdeck.

die bisher unter Deck verstaut waren, aufgestellt, montiert und am nächsten Tage angeschossen, so daß „Seeadler" am 5. Januar gefechtsklar war. Bis zum 9. wurde nichts gesichtet. Erst an diesem Tage kam vormittags an Backbord voraus ein Dampfer in Sicht. Es wurde auf ihn abgehalten, und zwar so, daß der Dampfer den Kurs des „Seeadler" ganz dicht beim Schiff kreuzen mußte. Um 10 Uhr 30 heißte „Seeadler" das Signal: „Ich bitte um Ihre Chronometerzeit." Der Dampfer setzte den internationalen Antwortwimpel, zeigte jedoch keine Nationalflagge. Schornstein und Außenbordanstrich waren schwarz. Kurz nach dem Passieren des Hecks des „Seeadler" setzte der Dampfer die englische Flagge. „Seeadler" wurde nun auf Parallelkurs gelegt und um 11 Uhr 15 die Kriegsflagge und gleich unmittelbar hinterher das internationale Signal geheißt: „Stoppen Sie sofort." Ein Warnungsschuß wurde abgefeuert. Aus dem Schornstein des Dampfers quoll sofort dichter Rauch, der Schraubenwirbel im Kielwasser verringerte sich nicht. Der Abstand der beiden Schiffe um diese Zeit betrug etwa 800 Meter. Ein zweiter Warnungsschuß schien von dem Dampfer ebenfalls nicht berücksichtigt zu werden. „Seeadler" nahm nun mit dem Motor die Verfolgung auf und feuerte zwei weitere Schuß über den Dampfer hinweg. Der fünfte Schuß war ein Treffer im Achterschiff. Er schlug an der Backbordseite des Hecks ein und rief Brandwirkung hervor. Hierauf stoppte der Dampfer und setzte unaufgefordert ein Boot aus, mit welchem der Führer des Schiffes an Bord kam. Es handelte sich um den englischen Dampfer „Gladys Royle", Heimathafen Sunderland, 3268 Br. R. T., der 3700 Tonnen Kohlen geladen hatte. Der englische Kapitän brachte gleichzeitig Schiffs- und Ladungspapiere an Bord. Nun erst setzte S. M. S. „Seeadler" ein Motorboot aus und sandte ein Prisenkommando unter Führung des Hilfsleutnants z. S. Pries an Bord, mit dem Befehl, daß die Prise dem Kreuzer bis zum Anbruch der Dunkelheit folgen solle. Dies geschah, um das Schiff aus dem üblichen Dampferweg zu bringen, da „Seeadler" Proviant übernehmen wollte, wozu längere Zeit erforderlich erschien. Der Dampfer folgte in einem Abstand von 3 Seemeilen. Nachmittags um 6 Uhr wurde gestoppt, einige Materialien sowie Proviant übergenommen. Nachdem auch die Besatzung, 26 Köpfe, mit ihren Sachen an Bord gekommen war, wurde „Gladys Royle" mit Sprengpatronen versenkt. Die Besatzung bestand zum größten Teil aus Barbados-Negern, außerdem zwei Russen, ein Portugiese und ein Spanier. Nur die Offiziere des Schiffes waren Engländer.

Bereits am nächsten Tage, dem 10. Januar, wurde ebenfalls vormittags ein Dampfer gesichtet. Wieder wurde der Kurs des „Seeadler" so gelegt, daß der Dampfer diesen Kurs kreuzen mußte, wieder wurde das

Signal geheißt: „Bitte um Ihre Chronometerzeit", und auch sonst spielte sich alles genau so ab, wie bei dem ersten Dampfer. Der Dampfer versuchte zu entkommen und erhielt mit dem vierten Schuß einen Treffer am Heck in die Wasserlinie. Auch jetzt stoppte der Dampfer noch nicht. Erst nach dem zweiten Treffer, der das ganze Rudergeschirr vernichtete, blieb der Dampfer liegen. Der Name des Dampfers war „Lundy Island", Heimathafen Westhartlepool, 3095 Br. R. T., Ladung 4500 Tonnen Zucker für Frankreich. Die Besatzung bestand aus 24 Köpfen, mit Ausnahme der Offiziere, die Engländer waren, nur Neger. Mit Rücksicht auf die Sicherheit des „Seeadler" wurde diesmal nach beschleunigter Übernahme der Besatzung das Schiff schon drei Stunden nach dem Insichtkommen durch Geschützfeuer versenkt. Der Führer des Dampfers hatte bereits ein Schiff verloren, das der Hilfskreuzer „Möwe" aufgebracht hatte.

Die weiteren zehn Tage gingen bei schönem Segelwetter vorüber, ohne daß irgendein Fahrzeug gesichtet wurde. Erst am 21. Januar, morgens um 9 Uhr, wurde ein Gegensegler ausgemacht und die norwegische Flagge sowie das Bezeichnungssignal der „Maletta" gesetzt. Der Gegensegler zeigte die französische Flagge und seinen Namen „Charles Gounod". Nachdem sich beide Schiffe genähert hatten, wurde um 10 Uhr 20 die neutrale Flagge niedergeholt und die deutsche Kriegsflagge gesetzt, zugleich mit dem Signal: „Drehen Sie augenblicklich bei." Zur Warnung wurden einige Schüsse aus dem Maschinengewehr dem Segler vor den Bug gefeuert. Der Gegner gehorchte sofort, so daß wenige Minuten später das Prisenkommando unter Hilfsleutnant z. S. Pries übergesetzt werden konnte. Die Prüfung der Schiffspapiere ergab, daß „Charles Gounod", 2199 Br. R. T., aus Durban kam, um nach seinem Heimathafen Nantes eine Ladung von 3300 Tonnen Mais zu bringen. Das Schiff gehörte der „Société Nouvelle d'Armement". Die Mannschaft war 24 Köpfe stark und bestand ausschließlich aus Franzosen, sehr gut aussehenden und kriegsbrauchbaren Leuten. Nachdem diese mit ihren Privatsachen und dem erforderlichen Proviant auf „Seeadler" übergenommen worden waren, wurde „Charles Gounod" innerhalb von 40 Minuten zum Sinken gebracht.

Bis zum 28. Januar wurde unter Segel etwa auf 2 bis 4° Nordbreite und 30° Westlänge auf dem Segelschiffswege gekreuzt. An dem genannten Tage nachmittags kam ein weißgemalter Dreimastschoner in Sicht. Da diese Farbe bei amerikanischen Schiffen ungewöhnlich ist, wurde angenommen, daß das Fahrzeug ein Engländer sei. Der Schoner befand sich an der Luvseite des „Seeadler" in einem Abstand von ungefähr 4 Seemeilen. Wieder setzte „Seeadler" die norwegische Flagge und den

Namen „Maletta". Der Schoner antwortete mit dem Signal: „Ich kann Ihre Flagge nicht ausmachen, kommen Sie näher." Eine Nationalflagge wurde jedoch von ihm noch nicht gezeigt. Erst nach einer gewissen Zeit setzte der Schoner die englische Flagge. Inzwischen hatten sich die beiden Schiffe so genähert, daß zum Angriff übergegangen werden konnte. Um 3 Uhr 40 wurde die Kriegsflagge gesetzt, Signal zum Beidrehen gegeben und ein Warnungsschuß abgefeuert. Der Schoner drehte nach dem zweiten Schuß bei, so daß das Prisenkommando an Bord geschickt werden konnte. Die Einsicht in die Schiffspapiere ergab, daß das Schiff der englische Schoner „Percé", 364 Br. R. T., Heimathafen Liverpool, war und aus Halifax mit einer Ladung von 375 Tonnen Klippfisch und Holz nach Santos bestimmt war. Die Besatzung bestand nur aus 7 Mann englischer Nationalität. Außerdem hatte der Kapitän seine Frau mit an Bord. Nachdem die Leute und der entsprechende Proviant übergenommen waren, wurde das Schiff durch Sprengpatronen leckgeschlagen. Da ein Teil der Ladung Holz war, wurde dieses durch einige Granatschüsse in Brand geschossen.

Wieder verging eine Woche, in welcher „Seeadler" nördlich des Äquator mit wenig Segel kreuzte bzw. trieb, um Segelschiffe, die vom La Plata nach Norden segelten, abzufangen. Am 3. Februar, morgens um 9 Uhr, wurde endlich wieder ein Segelschiff gesichtet. Auf „Seeadler" spielte sich alles in der gleichen Weise wie bisher ab. Der Gegensegler setzte die französische Flagge, und um 10 Uhr wurde auf „Seeadler" die norwegische Flagge mit der deutschen Kriegsflagge gewechselt. Der Franzose drehte nach dem Warnungsschuß sofort bei, das Prisenkommando ging an Bord, und die Schiffspapiere ergaben, daß das Schiff die „Antonin", 3071 Br. R. T., Heimathafen Dünkirchen, war. Es kam aus Iquique mit Salpeter und war nach Brest bestimmt. Die Besatzung bestand aus 31 Köpfen, sämtlich französischer Nationalität und, wie bisher auf allen Segelschiffen, aus kräftigen und gesunden Leuten. Nach Übernahme der Besatzung, des Proviants und einiger Materialien zum Eigengebrauch des „Seeadler" wurde das Schiff durch vier Sprengpatronen schnell zum Sinken gebracht.

Der Kapitän der „Antonin" hatte dem Prisenoffizier auf Befragen erklärt, daß er während seiner bisherigen Fahrt nur ein einziges Schiff gesehen hätte. Aus den Aussagen der Mannschaft ging jedoch hervor, daß die „Antonin" auf 2° Nord von einem englischen Kreuzer angehalten und durchsucht worden war. Es wurde festgestellt, daß aus dem Logbuch der „Antonin" die Seite, die diese Untersuchung am 27. Januar enthielt, herausgerissen worden war. Die „Antonin" war durch vier Warnungsschüsse seitens des Engländers zum Beidrehen gezwungen worden. Nähere An-

gaben waren jedoch weder aus dem Kapitän noch aus seinen Leuten herauszubekommen.

„Seeadler" trieb und kreuzte in der gleichen Gegend wieder fünf Tage bis zum 9., wo am Nachmittag um 2 Uhr 30 ein von Süden kommender Segler in Sicht kam, der verhältnismäßig weit zu luvard stand. Neutrale Farben waren an dem Schiff nicht zu erkennen. „Seeadler", der zunächst auf Gegenkurs lag, ging über Stag, setzte das Signal: „Drehen Sie augenblicklich bei" und hielt auf den Gegensegler zu. Kurz nach der Wendung änderte auch dieser seinen Kurs und hielt vor dem Winde auf „Seeadler" zu; wie sich später herausstellte, war der Gegensegler der Meinung, daß „Seeadler", der bereits die Kriegsflagge gesetzt hatte, die aber nicht erkannt worden war, wichtige Nachrichten mitzuteilen hätte. Nach zwei Stunden hatten sich die beiden Schiffe so weit genähert, daß auf dem Gegensegler die italienische Flagge erkannt wurde. Die Prüfung der Schiffspapiere durch das Prisenkommando ergab, daß das Schiff „Buenos Ayres" hieß, 1811 Br. R. T., Heimathafen Neapel, Abgangshafen Antofagasta, Ladung 2760 Tonnen Salpeter, welche für Gibraltar bestimmt waren. Die Besatzung betrug 20 Köpfe, die mit Ausnahme von drei Skandinaviern und einem Peruaner italienischer Nationalität waren. Da das Schiff Konterbande geladen hatte, wurde es nach Übernahme der Besatzung, Proviant usw. durch vier Sprengpatronen versenkt. Am 16. Februar kam am Nachmittag ein amerikanischer Viermastschoner in Sicht, der Holz als Deckladung hatte; er wurde unbehelligt passiert. Die nächsten drei Tage wurde nichts beobachtet.

Erst am 19. — immer noch in der gleichen Gegend nördlich des Äquators — wurde um 9 Uhr vormittags eine graugemalte Viermastbark gesichtet und ein beliebiges Unterscheidungssignal gesetzt. Nach etwa einer Stunde war „Seeadler" in der Nähe des Gegenseglers, der erst nach dem zweiten Warnungsschuß beidrehte. Die Durchsicht der Papiere ergab: Name des Schiffes „Pinmore", 2431 Br. R. T., Heimathafen Greenock, Nationalität englisch, Abgangshafen Buenos Aires, Bestimmungsort die Azoren, Ladung 3706 Tonnen Mais, Besatzung 29 Mann, fast durchweg Skandinavier. Das Schiff wurde nach Übernahme der Besatzung durch Sprengpatronen versenkt.

Nach einer weiteren Kreuztour kam am 25. Februar ein dänischer Viermaster in Sicht. Da der Abstand zunächst ein sehr großer war, wurden die Segel aufgegeit und der Motor in Betrieb genommen. Nach dem Setzen der Kriegsflagge und der Aufforderung zum Beidrehen wurde ein Warnungsschuß auf sehr große Entfernung weit vor den Bug gefeuert. Erst beim zweiten Schuß drehte der Däne bei. Bei der Untersuchung

wurde festgestellt, daß es sich um das dänische Handelsschiff „Vicking" handelte, das von Buenos Aires mit Mais nach Kopenhagen fuhr. Sämtliche Ladungspapiere waren von dem deutschen Generalkonsulat in Buenos Aires abgestempelt, so daß das Schiff als einwandfrei entlassen werden konnte. Der Kapitän und die Offiziere trugen Uniform und waren äußerst entgegenkommend. Die Mannschaft brachte dem „Seeadler" nach der Entlassung drei Hurras. Sie bestand ausschließlich aus Dänen.

Bereits am nächsten Tage, dem 26., wurde wieder ein Segler querab an der Kimm gesehen, auf den mit dem Motor zugehalten wurde. Er wurde durch Zuruf angehalten und drehte sofort bei. Die Papiere ergaben: Name „British Yeoman", 1953 Br. R. T., Heimathafen Viktoria, Nationalität englisch, Abfahrtshafen Buenos Aires, Bestimmungshafen Nantes, Ladung 3000 Tonnen Weizen, Besatzung 21 Köpfe, darunter eine Frau. Nach Übernahme aller Leute und des erforderlichen Zubehörs wurde das Schiff durch Sprengpatronen versenkt.

In der Nacht vom 26./27. Februar wurde um 11 Uhr das Steuerbord-Seitenlicht eines Seglers beobachtet. Das Schiff wurde die Nacht über verfolgt. Bei Tagesanbruch wurde das Signal gesetzt: „Zeigen Sie Ihr Unterscheidungssignal", worauf der fremde Segler seinen Namen „La Rochefoucauld" und die französische Flagge heißte. Auf weitere Aufforderung drehte der Gegner bei, das Prisenkommando ging an Bord und stellte fest, daß das Schiff 2200 Br. R. T. hatte und aus Iquique mit 3113 Tonnen Salpeter kam, die nach Rochefort bestimmt waren. Die Besatzung betrug 25 Mann.

Um die eigene Besatzung zu üben, wurde bei der Versenkung des Schiffes eine Gefechtsaufgabe durchgeführt. Es wurde angenommen, daß man einen Gegner mit je einem Geschütz vorn und achtern vor sich hätte. Die eigenen MG. sollten verhindern, daß diese Geschütze bemannt würden, während gleichzeitig das Geschütz die Aufgabe erhielt, die Brücke zu beschießen. Besondere Ziele waren hierfür den Bedienungsmannschaften bezeichnet. Nach ganz kurzem Feuer war die Übung sachgemäß durchgeführt, der Gegner erhielt noch einige Treffer in die Wasserlinie, stand bald in Flammen und ging dann schnell unter.

Nach weiterem Kreuzen kam am 5. März um 7 Uhr morgens ein Segler in Sicht. Auf die Aufforderung zum Beidrehen und einen Schuß vor den Bug gehorchte der Gegner und setzte die französische Flagge. Das Prisenkommando stellte fest, daß der Gegner „Dupleix" hieß, 2206 Br. R. T., Heimathafen Nantes, 22 Mann Besatzung, Abfahrtshafen Tocopilla, Bestimmung ein nordfranzösischer Hafen, Ladung 3057 Tonnen Salpeter.

Nach Übernahme der Besatzung nebst Proviant wurde das Schiff durch Sprengpatronen versenkt.

Am 7. März wurde ein großer Dampfer, der wegen des bedeutenden Abstandes nicht angehalten werden konnte, gesichtet, und am 8. März ein Zweimastschoner mit amerikanischer Flagge, der unzweifelhaft als Walfischfänger ausgemacht wurde.

Am 10. März wurde auf 27° 35' West der Äquator passiert und beschlossen, auf Südbreite den Kreuzerkrieg fortzusetzen.

Am 11. März um 3 Uhr nachmittags kam ein nordwärts steuernder Dampfer in Sicht. Erst um 5 Uhr gelangte „Seeadler" unter voller Benutzung des Motors in die Nähe des Dampfers. Durch Flaggensignal und einen Schuß vor den Bug wurde dieser aufgefordert, zu stoppen. Der Dampfer kehrte sich nicht daran und versuchte, sich mit höchster Fahrt zu entfernen. Auch der zweite Warnungsschuß hatte keinen Erfolg. Trotz eines dritten Schusses fuhr der Dampfer weiter, obwohl dieser Schuß ganz dicht über dem Schornstein gelegen hatte. Mit äußerster Motorkraft wurde der Gegner verfolgt. Der vierte Schuß traf einen Ventilator dicht bei der Kommandobrücke, und die Sprengstücke durchschlugen den auf der Brücke befindlichen Funkraum. Ein auf der Brücke befindlicher jüngerer Schiffsoffizier wurde schwer verwundet. Es ist bemerkenswert, daß der Dampfer keinerlei Gebrauch von seiner Funkeinrichtung gemacht hatte. Aber auch jetzt stoppte der Dampfer noch nicht. Der fünfte Schuß, der auf 1800 Meter gefeuert worden war, traf das Rettungsboot, das unmittelbar in der Nähe des Maschinenoberlichts stand. Die Sprengstücke durchschlugen das Maschinenschott und zerrissen ein Dampfrohr. Vier Mann des Maschinenpersonals wurden durch ausströmenden Dampf verletzt, und das gesamte Maschinenpersonal verließ nunmehr die Maschine, ohne dieselbe zu stoppen. Nach einigen weiteren Schüssen heißte der Dampfer eine weiße Flagge. Durch Winkspruch wurde zu verstehen gegeben, daß der Dampfer infolge des in den Maschinenraum einströmenden Dampfes nicht sofort gestoppt werden könne. Er erhielt hierauf den Befehl, im Kreis um „Seeadler" herumzufahren. Bald war der Dampf so weit gefallen, daß das Schiff von selbst stoppte. Nun wurde das Prisenkommando und zugleich der Schiffsarzt übergesetzt. Der Kapitän, von dem Prisenoffizier nach dem Grunde seines Fluchtversuchs gefragt, gab an, daß er geglaubt habe, einem Segelschiff entkommen zu können, außerdem habe er den ausdrücklichen Befehl von der Admiralität, sich einer Anhaltung mit allen Mitteln zu widersetzen. Der Name des Schiffes war „Horngarth", 3609 Br. R. T., Heimathafen Cardiff, Abfahrtshafen San Nicolas (La Plata), Bestimmungshafen Plymouth, Ladung 5700 Tonnen Mais, Besatzung

32 Mann. Der Dampfer wurde nach Übernahme der Besatzung durch Sprengpatronen versenkt. Der schwerverwundete Mann ist leider am nächsten Tage verstorben und wurde mit kirchlicher Feier über Bord gegeben. Es war dies der erste Tote von elf Prisen während der bisherigen Kreuzerfahrt des „Seeadler".

Bis zum 21. März wurde auf dem Segelschiffsweg nach Süden gekreuzt. An diesem Tage wurde morgens gegen 8 Uhr an Backbord voraus ein Segler gemeldet, der nach erfolgter Aufforderung sofort beidrehte und die französische Flagge setzte. Die Menge der an Bord des „Seeadler" bereits befindlichen Gefangenen — sie betrug z. Z. 263 Köpfe, das ist das Vierfache der eigenen Besatzung — ließ es dringend ratsam erscheinen, eine Prise zu ihrem Abtransport zu bestimmen. Der angehaltene Segler, die französische Bark „Cambronne", schien sich vorzüglich hierfür zu eignen. Der Führer des Schiffes wurde auf „Seeadler" zwecks Rücksprache mit dem Kommandanten gebracht. Die Überschiffung der Gefangenen wurde sofort begonnen und in der Zeit von 11 Uhr vormittags bis kurz vor 6 Uhr nachmittags durchgeführt. Der Abtransport geschah besatzungsweise. Sämtliche Schiffsbesatzungen brachten nach der Einbootung dem Hilfskreuzer „Seeadler" drei Hurras.

„Cambronne", Heimathafen Dünkirchen, 1863 Br. R. T., 24 Mann Besatzung, kam aus Antofagasta und sollte 2900 Tonnen Salpeter nach Buenos Aires bringen.

Die auf „Cambronne" eingeschifften Gefangenen wurden zum Überbordwerfen und Vernichten der Ladung verwandt. Die Bramstengen und die an Deck liegenden Reservespieren wurden durch Zersägen unbrauchbar gemacht. Alle Segel außer den Marssegeln und das Segeltuch aus der Segelkoje wurden über Bord geworfen, damit die Fahrt der „Cambronne" nach dem nächsten Hafen, es war dies Rio de Janeiro, möglichst verzögert wurde. Das Schiff erhielt von „Seeadler" genügend Proviant. Trinkwasser befand sich in ausreichender Menge an Bord, außerdem war ein Destillierapparat vorhanden. Abends um 6 Uhr wurde „Cambronne" auf 20° 6′ Südbreite und 25° 55′ Westlänge entlassen. Das Kommando des Transports und die Führung des Schiffes wurde dem ältesten Kapitän der Gefangenen, dem englischen Kapitän Mollen von der Viermastbark „Pinmore", übertragen. Er erhielt den Befehl und verpflichtete sich durch Eid, das Schiff nach Rio de Janeiro zu führen. Bei der Ausschiffung der Gefangenen benahm sich ein holländischer Steward in Gegenwart der Gefangenen in höchst achtungswidriger Weise. Er wurde sofort in Arrest gesetzt und von der Ausschiffung ausgeschlossen.

Es wurde nun weiter in südlicher Richtung gesegelt, in der Absicht, auf 40° Südbreite zu kreuzen, um Schiffe, die um das Kap Horn fuhren, aufzubringen, da nach den Zeitungsnachrichten, die die bisher gekaperten Dampfer an Bord hatten, die Zahl der auf dem La Plata liegenden Schiffe nur noch sehr gering war. Am 24. auf etwa 29° Südbreite verschlechterte sich das Wetter, es kam steifer Nordostwind mit grober See und schweren Regen- und Windböen auf. In den nächsten Tagen bis zum 27. stieg die Windstärke bis auf 11 mit orkanartigen Böen. Allmählich ließ der Sturm nach und die Fahrt konnte nach Süden fortgesetzt werden. Wegen des auf der Höhe des La Plata in dieser Jahreszeit herrschenden schlechten Wetters wurde beschlossen, die Fahrt nach Kap Horn fortzusetzen, in der dortigen Gegend einen Schutzhafen aufzusuchen und Trinkwasser aufzufüllen. Bei günstiger Wetterlage sollte auf dem Segelschiffswege der Kreuzerkrieg fortgesetzt werden.

Am 30. März war die „Cambronne“ in Rio angekommen. Es war ein Glück für „Seeadler“, daß „Cambronne“ nicht kurz nach der Entlassung ein Schiff mit Funkeinrichtung getroffen hatte. „Seeadler“ hatte dadurch einen Vorsprung von etwa neun Tagen. Die englische Admiralität schloß aus den Aussagen der Gefangenen, die erzählten, daß sie auf „Seeadler“ Karten von Kap Horn gesehen hätten, daß der Hilfskreuzer um das Kap nach Westen wolle. Zu dieser Zeit waren sieben englische Kreuzer an der Westküste von Südamerika. Es erging bereits am 1. April der Befehl an „Lancaster“, „Orbita“ und „Otranto“, sofort nach Süden zu gehen und den deutschen Hilfskreuzer abzufangen, gleichzeitig wurde der Kohlendampfer „Finisterre“ ihnen beigegeben.

Bis zum 1. April, wo „Seeadler“ ungefähr auf 40° Südbreite und 37° Westlänge stand, war das Wetter günstig. Am 2. April frischte der Wind wieder zu schwerem Sturm aus Südsüdost bis Windstärke 10 auf. Das Schiff mußte vor Untermarssegeln beigedreht werden, es arbeitete in der groben See äußerst schwer. An diesem Tage wurde der Funkspruchverkehr zwischen einer neutralen Station in Uruguay, wahrscheinlich Montevideo, und dem englischen Hilfskreuzer „Macedonia“ beobachtet. Aus dem aufgefangenen Funkspruch, der eine Warnung enthielt, ging hervor, daß die mit „Cambronne“ entlassenen Gefangenen einen Hafen erreicht hatten. Der Funkspruch lautete: „Feindlicher Hilfskreuzer von dem Äußeren eines Segelschiffes mit Hilfsmaschine kann auf See angetroffen werden. Hütet euch.“

Am 3. konnte bei Windstärke 7 und entsprechendem Seegang die Fahrt nach Süden fortgesetzt werden. Am 6. April auf 44° Südbreite und 48° Westlänge wurde durch Funkspruch über Port Stanley erfahren, daß die Vereinigten Staaten Deutschland den Krieg erklärt hatten.

Am 16. April stand „Seeadler" auf 57° 19′ Süd, 62° 39′ West, d. h. auf dem Wege um Kap Horn. Die vorhergehenden Tage hatten das in dieser Gegend übliche wechselnde, z. T. recht stürmische Wetter gebracht. Der Wind hatte schließlich volle Orkanstärke angenommen. Alle Segel bis auf Vor- und Großuntermarssegel waren geborgen. Es wehte ununterbrochen derartig, daß selbst die Bezeichnung „Orkan" nicht mehr ausreichend erschien. Die noch stehenden sehr guten neuen Segel flogen bis auf das Voruntermarssegel aus den Lieken, so daß das Schiff trotz eines großen Schutzkleides im Kreuzwant nicht mehr gut beigedreht lag, sondern häufig querssees geriet und aufs allergefährlichste arbeitete. Die See lief gewaltig hoch, und das Schiff nahm trotz Anwendung von Öl schwere Brecher über, gleichzeitig sehr viel Regen.

In der Nacht vom 16./17. flaute der Sturm ein wenig ab und am 17. trat Windstille ein.

Während der Nacht gab die englische Funkstation Port Stanley ein mehrere Seiten langes Chiffretelegramm ab. In unmittelbarster Nähe des „Seeadler" wurde von einem englischen Kriegsschiff die Wiederholung einiger Gruppen gefordert. Gleichfalls fragten zwei weitere Schiffe um Wiederholungen an. Hieraus wurde entnommen, daß der Weg um Kap Horn von den Engländern scharf bewacht wurde. Es wurde daher beschlossen, nicht in der Nähe von Kap Horn irgendwo einzulaufen, sondern im Segelschiffsweg nach der Südsee zu gehen, um dort Kreuzerkrieg zu führen und den amerikanischen Handel zu schädigen. Man rechnete auch damit, daß die australischen Getreideschiffe nicht mehr den Weg um das Kap Horn, sondern durch den Panamakanal nehmen würden. Dabei blieb es auffällig, daß „Seeadler", obwohl er sich fast immer im mittleren Segelschiffsweg befand, kein Schiff gesichtet hatte. In der Zeit bis zum 17. April hatten die drei englischen Kreuzer nach „Seeadler" scharf gesucht. Das schlechte Wetter, das der deutsche Hilfskreuzer gehabt hatte, war auch von den Engländern durchgemacht worden und hat sich wohl im ganzen für „Seeadler" als günstig erwiesen.

Am 18. April kam auf 58° 1′ Süd, 69° 35′ West ein sehr großer Dampfer, über 10 000 Br. R. T., an Backbord genau im Segelschiffsweg, im Schnittpunkt der Aus- und Heimreiseschiffe, in einem geschätzten Abstand von 15 Seemeilen in Sicht. Nach den sehr hohen Aufbauten zu urteilen, handelte es sich aller Wahrscheinlichkeit nach um einen englischen Hilfskreuzer. Es war ein glücklicher Zufall, daß „Seeadler" in bezug auf die Beleuchtung gerade günstig stand, und daß der Gegner wohl nicht besonders scharf aufpaßte, so daß „Seeadler" offenbar nicht gesehen wurde. Sofort wurden bei Windstärke 7 Untersegel und Untermarssegel gesetzt,

Motor angestellt und mit 12 Seemeilen Fahrt nach Süden abgelaufen, bis der Dampfer aus Sicht war, und dann der westliche Kurs wieder aufgenommen. Der zur Zeit — am 18. April — dem „Seeadler" am nächsten stehende englische Hilfskreuzer war die „Otranto". Nach dem Bestecksvergleich zwischen „Seeadler" und „Otranto" ist aber die Entfernung etwa 80 Seemeilen voneinander gewesen. Jedenfalls ist „Seeadler" zwischen dem 17. und 19. April zufällig zwischen „Otranto" und „Orbita" durchgekommen[1]).

Vom 19. April bis zum 14. Juni enthält das Kriegstagebuch im allgemeinen nichts anderes als den auf der Karte ersichtlichen Reiseweg, Angaben über wechselndes Wetter, das aber die Fahrt nicht wesentlich anders beeinflußte, wie dies bei einer Segelfahrt nach westlicher Richtung über den Großen Ozean zu erwarten war. Je höher das Schiff nach Norden kam, um so besser wurde das Wetter. Während dieser langen Segelfahrt wurden verschiedene verstümmelte, zunächst meist spanische, später auch englische Funksprüche aufgefangen, die mit vieler Mühe und Phantasie notdürftig ergänzt wurden und daher nur ein ziemlich unklares Bild vom Kriege und von der Außenwelt ergaben. Von militärischer Bedeutung sind nur zwei Funksprüche gewesen. Aus dem einen, der offenbar von dem englischen Kreuzer „Cumberland" stammte, schien hervorzugehen, daß die Insel Juan Fernandez von den Engländern an der südamerikanischen Westküste als Stützpunkt benutzt wurde. Nach den englischen Angaben wurde am 28. April der englische Hilfskreuzer „Avoca" zum Suchen nach „Seeadler" nach den Galapagos-Inseln geschickt. Von dem Kreuzer „Cumberland" und der Insel Juan Fernandez erwähnt das englische Geschichtswerk nichts. Der andere von dem englischen Kreuzer „Lancaster" teilte mit, daß der erkrankte Kommandant dieses Schiffes in Valparaiso ausgeschifft werden solle. Hiernach haben also zwei englische Kreuzer, anscheinend „Cumberland" und sicher „Lancaster", an der Westküste patrouilliert, jedoch war dies für „Seeadler" nicht mehr von Bedeutung, weil der Hilfskreuzer bereits in genügendem Abstand vom Feinde stand, außerdem nach Westen segelnd sich weiter entfernte und niemand einen deutschen Hilfskreuzer in dieser Gegend vermutete.

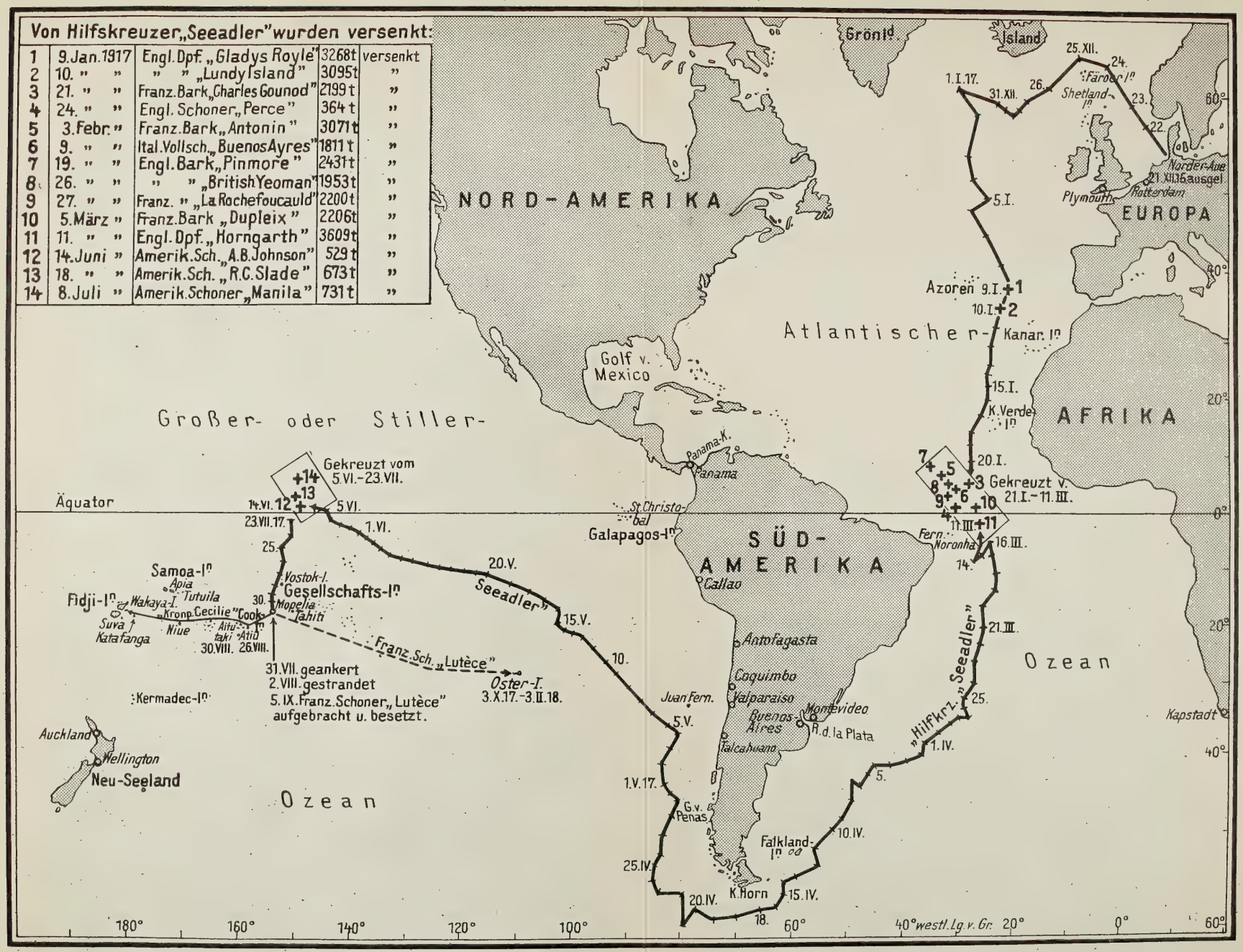
Am 21. März war, wie bereits geschildert, die französische Bark „Cambronne" mit 263 Gefangenen entlassen worden. 84 Tage teils sehr schwerer stürmischer Seefahrt bei Kap Horn, teils eintöniger Segelei durch den Großen Ozean, waren vergangen, in denen nur ein einziges Mal über-

[1]) Das Datum in Luckners Buch „Seeteufel" ist jedenfalls ein Irrtum, denn an dem von Luckner gegebenen Datum waren die Engländer mehrere hundert Seemeilen entfernt. Die obige Darstellung folgt grundsätzlich dem Kriegstagebuch bzw. den amtlichen englischen Angaben.

haupt ein Schiff in Sicht gekommen war. Eine Stunde höchster Anspannung hatte die ganze Besatzung fürchten lassen, südlich von Kap Horn einem englischen Hilfskreuzer in die Hände zu fallen, sonst hatte sich nichts ereignet. Ist schon eine gewöhnliche Segelschiffsreise, sobald eine gewisse Zeit überschritten wird, ermüdend und schließlich nervenangreifend, so ist die Kriegsfahrt eines Segelkreuzers besonders aufreibend. Ununterbrochen muß schärfster Ausguck gehalten werden, ob man eine Beute findet, derentwegen man doch schließlich zur See fährt, oder ob ein Feind gesichtet wird, dem man ausweichen muß, und den man daher unbedingt eher sehen muß als man selbst gesehen wird; an ein Anlaufen eines Hafens, an zeitweiliges Ausruhen ist nicht zu denken. Seit der Abfahrt von Deutschland, d. h. seit dem 21. Dezember, war 175 Tage lang überhaupt kein Land gesehen worden. Seitenweise steht von Ende April 1917 ab im Kriegstagebuch: „Leicht bewegte See, alle Segel bei, nichts gesichtet." Immer das gleiche, das Eintönige, keine Kunde aus der Heimat, kein festes Ziel, sondern immer nur ein Suchen nach einem unbekannten, nur vermuteten Gegner. Auch die Verpflegung wurde immer einseitiger, und irgendwelche Abwechslung konnte für die Mannschaft nicht geschaffen werden. — Es ist verständlich, daß die Stimmung an Bord des „Seeadler" unter diesen Verhältnissen leiden mußte und auch tatsächlich gelitten hat.

Es ging daher wie ein Aufatmen durch das Schiff, als endlich am 14. Juni ein amerikanischer Viermastschoner gemeldet wurde. Noch einmal sollte die Stimmung in die Höhe gehen, allerdings nur für kurze Zeit, denn das neue Jagdgebiet, auf das alle Hoffnungen bei der weiten Ozeanreise gesetzt wurden, brachte sehr bald eine große Enttäuschung. In den folgenden $3^1/_2$ Wochen wurden nur noch drei verhältnismäßig kleine und unbedeutende Schiffe erbeutet. Das am 14. Juni gesichtete Schiff wurde in der üblichen Weise durch Flaggensignal und Schuß vor den Bug zum Beidrehen gezwungen. Das Prisenkommando stellte fest: „A. B. Johnson", 529 Br. R. T., Heimathafen San Francisco, Bestimmungshafen Newcastle in Australien. Ladung 990 Tonnen Holz, Besatzung acht Mann und eine Frau. Nach Übernahme der Leute wurde das Schiff mit kleiner Prisenbesatzung treiben gelassen, weil erst am nächsten Morgen der Proviant übergenommen werden sollte. Da die Schiffe ungleich trieben, kam der Schoner zeitweilig ganz aus Sicht. — Am Vormittag des folgenden Tages wurde der Proviant, der sich als besonders reichlich und gut erwies (frische Kartoffeln, die seit Monaten nicht vorhanden waren, frische Eier, Schinken usw.), an Bord genommen. Nachmittags wurde das Schiff mit Sprengpatronen angeschlagen und nach Anzünden der Holzladung durch 15 Granatschüsse vernichtet. Der Feuerschein des brennenden Schoners war

Skizze 50.



Weg des Hilfskreuzers „Seeadler".

Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin.
Alle Rechte vorbehalten.

während der ganzen nächsten Nacht weit zu sehen. Es konnte daher angenommen werden, daß vielleicht in der Nähe befindliche Schiffe angelockt würden. Infolgedessen blieb „Seeadler" während der Nacht in der Nähe des Schoners. Ein Erfolg wurde aber leider nicht erzielt. Erst am 17. nachmittags kam Backbord voraus ein Mitsegler in Sicht. Die Verfolgung wurde sofort aufgenommen und durch Motorhilfe unterstützt. Gegen Sonnenuntergang war man ungefähr auf 6 Seemeilen heran. Es wurden neun Warnungsschüsse abgefeuert, welche sämtlich in unmittelbarer Nähe des Schoners lagen. Dieser drehte endlich bei und zeigte die amerikanische Flagge. Gegen 7 Uhr abends befand sich „Seeadler" in nächster Nähe, so daß das Prisenkommando an Bord gesetzt werden konnte. Der Schoner hatte inzwischen Positionslaternen gezeigt. Infolge der Dunkelheit wurde sicherheitshalber die Besatzung, bestehend aus zehn Mann, übergenommen, die Prisenbesatzung blieb an Bord. Während der Nacht blieben beide Schiffe treibend in der Nähe voneinander. Das erbeutete Schiff war der Viermastschoner „R. C. Slade", 673 Br. R. T., Heimathafen San Francisco, Abfahrtshafen Sydney, bestimmt mit 694 Tonnen Kopra und 90 Tonnen Holz als Deckslast nach San Francisco. Das Schiff wurde ebenfalls durch Anzünden der Ladung vernichtet.

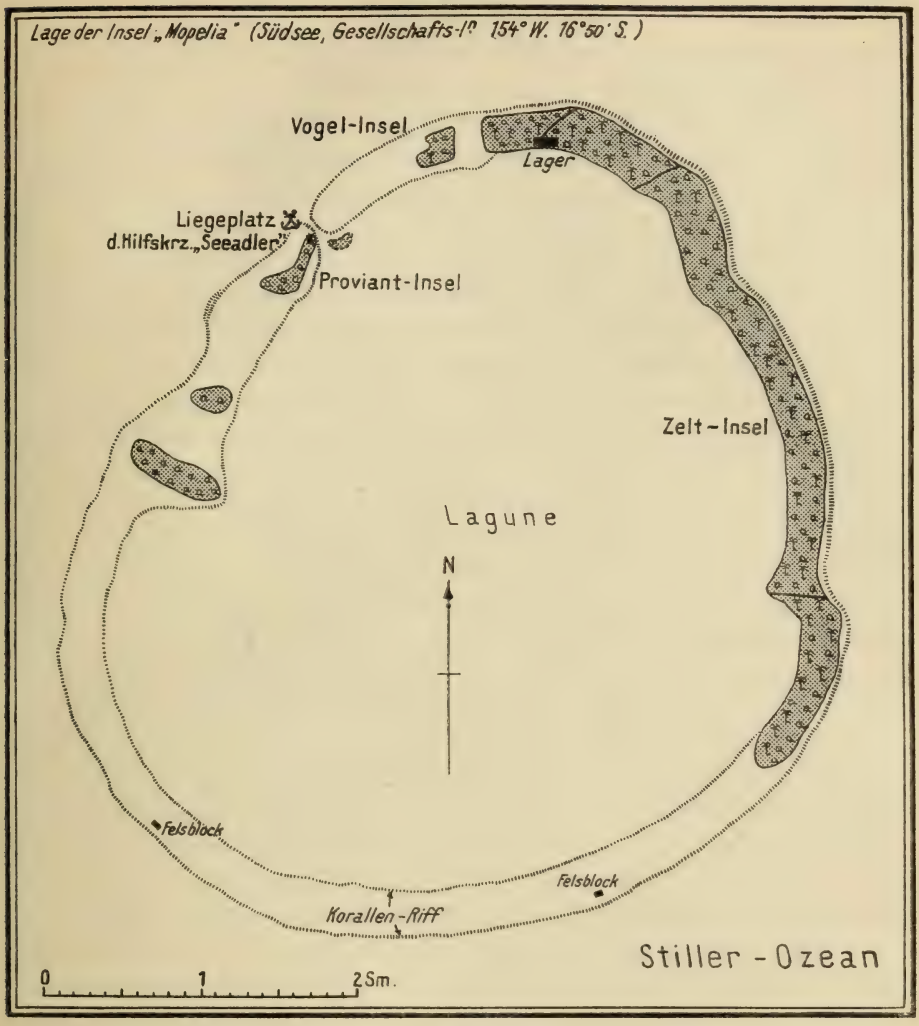
Vom 18. Juni bis 8. Juli wurde nördlich des Äquators bis etwa 8° Nordbreite zwischen 148° und 152° Westlänge gekreuzt und teilweise getrieben, wobei die Zeit benutzt wurde, das Schiff möglichst bodenrein zu machen. Nichts wurde gesichtet. Endlich nach 20 Tagen (am 8. Juli) wurde kurz nach Mittag an einem starken Regentage, an dem 50 Tonnen Frischwasser aufgefangen wurden, in größerer Entfernung ein Schoner bemerkt. Mit höchster Kraftleistung des Motors wurde auf ihn zugefahren, doch kam der Gegner infolge starken Regens wieder aus Sicht. Erst nach drei Stunden wurde das Schiff auf eine Entfernung von ungefähr 4 Seemeilen erneut gesehen. Nach einigen Warnungsschüssen drehte der Schoner, der im Regen immer wieder aus Sicht kam, bei, und das Prisenkommando konnte übergesetzt werden. Der Name des Viermastschoners war „Manila", 731 Br. R. T., Heimathafen San Francisco. Der Schoner kam aus Newcastle in Australien und war mit 1019 Tonnen Kohlen nach Honolulu bestimmt. Die Besatzung betrug zehn Mann. Nach ihrer Übernahme wurde das Schiff durch Sprengpatronen versenkt.

Wieder wurde bis zum 23. Juli auf einer festen Linie in der Nähe des 150. Längengrades gekreuzt, tagsüber meist auf nördlichen, nachts auf südlichen Kursen. Nachdem sich die Kreuzfahrt in den letzten Wochen als sehr wenig lohnend erwiesen hatte und unter der Besatzung nach Angabe des Schiffsarztes sich Anzeichen von Beri-Beri bemerkbar machten, wurde

beschlossen, um den Gesundheitszustand und die Dienstfreudigkeit der Mannschaft zu heben, eine unbewohnte Insel anzulaufen. Der Proviant war schon recht schlecht, und nur einer der erbeuteten Schoner war mit guter Proviantausrüstung versehen gewesen. In dieser Zeit wurde für die Mannschaft alle 14 Tage je Kopf eine Flasche Bier verausgabt. In Aussicht genommen wurde die zur Gruppe der Gesellschaftsinseln gehörige französische Insel Mopelia. Nach der englischen Segelanweisung war die Insel unbewohnt, Fische, Kokosnüsse und Schildkröten sollten dort reichlich zu finden sein.

Am 27. Juli kam die Koralleninsel Postok an Steuerbord in einer Entfernung von 6 Seemeilen in Sicht. Sie war das erste Land, das seit der Abfahrt von Deutschland gesehen wurde. Es wehte starker Passat mit heftigen Böen. Bei einer dieser Böen flog die Fock aus den Lieken.

Am Dienstag, dem 31. Juli, um 9 Uhr vormittags kam die Insel Mopelia in Sicht. Gegen 11 Uhr stand „Seeadler" ungefähr noch eine halbe Seemeile von der Insel ab. Die beiden Motorboote wurden ausgesetzt, um die Einfahrt in die Lagune, die etwa 25 Meter breit war, auszuloten, denn Sicherheit bot nur das Liegen in der Lagune selbst. Leutnant Kircheiß und Leutnant Pries loteten die Einfahrt und die Umgebung ab und warfen Bojen zur Bezeichnung des Fahrwassers aus. Es zeigte sich aber bald, daß die Durchfahrt am inneren Ende nur 5 Meter Tiefe hatte, also unpassierbar war, denn „Seeadler" brauchte mehr als 6 Meter Wasser. Es kam aber der Winkspruch von Leutnant Pries, daß neben der Einfahrt etwa 50 Meter vom Korallenriff auf Korallengrund geankert werden könnte. Solange der Wind von Südost bis Ostnordost kam, lag keine Gefahr vor, sobald aber der Wind nach einer westlichen Richtung drehte, mußte die Lage bedenklich werden. Ungefähr 50 bis 100 Meter von Land fiel die Koralleninsel unter Wasser steil ab, wie eine Mauer. Von Land aus nahmen die Tiefen bis zu dieser Kante des Abfalles sehr schnell zu, so daß zum Ankern nur ein ganz geringer Platz übrigblieb. Beim ersten Versuch rutschte der Steuerbordanker so schnell ab, daß die Kette bis auf 105 Faden ausrauschte. „Seeadler" trieb nach See zu und hatte die größte Mühe, die Kette wieder einzuhieven. Dies gelang erst, nachdem alle Mann am Spill und gleichzeitig der Ankerlichtmotor angestellt waren. Erst nach zwei Stunden schwerer Arbeit war der Anker eingehievt, der Ankerstock war beim Aufschlagen auf die harten Korallen gebrochen und verloren. „Seeadler" dampfte jetzt wieder an das Riff heran und warf auf 20 Meter Wasser den Anker. Zunächst lag das Schiff ruhig. Jedoch zeigte es sich gegen 8 Uhr abends, daß der Anker nicht gefaßt hatte, er rutschte ab und „Seeadler" trieb in See. Am nächsten Morgen war „Seeadler" ungefähr 10 Seemeilen weit von der Insel ab-



Insel Mopelia.

getrieben, so daß diese noch gut zu sehen war. Es wurde erneut herangedampft und mit Backbordanker auf 8 bis 10 Meter Tiefe geankert, außerdem wurde eine Stahlleine an Land befestigt. Um bei plötzlich eintretendem Westwind ein Stranden zu verhüten, wurde Backbord achtern ein Warpanker ausgebracht.

Die Backbordwache wurde nun zur Erholung an Land geschickt. Die Wachoffiziere gingen Seewache. In der Nacht kam der Wind aus nordöstlicher Richtung. Auf der Mittelwache, die Leutnant Kircheiß innehatte, kam das Schiff in gefährliche Nähe der Korallen, jedoch gelang es mit

Hilfe des Heckankers, des Besans und des Kreuzstengestagsegels, den „Seeadler" noch freizuhalten. Der wachhabende Offizier hatte gebeten, den Ankerplatz sicherheitshalber zu verlassen. Am 2. August morgens lag das Schiff wieder besser, weil die Brise östlicher geworden war. Da das Wetter ganz klar war und eine Gefahr nicht vorhanden erschien, fuhren der Kommandant, die dienstfreien Offiziere und die Hälfte der Mannschaft an Land. Kaum waren sie in der Lagune, als von dem Wachoffizier, Leutnant zur See Pries, zwei Kanonenschüsse abgefeuert wurden als verabredetes Zeichen für Gefahr. Es wurde sofort zurückgekehrt, das Schiff lag parallel hart am Riff und rollte. Der Wind war plötzlich bei ganz klarem Wetter auf Nordwest, Stärke 3 bis 4, gegangen mit gleichzeitig einsetzender westlicher Dünung. Das Schiff war nicht mehr zu halten, weil der Heckanker über die Korallen schlierte. Der Motor war innerhalb 5 Minuten klar, doch nützte dies nichts mehr, denn in dieser Zeit war „Seeadler" bereits auf die Korallen geworfen und blieb unter heftig erschütternden Stößen sitzen. Mit äußerster Maschinenkraft wurde zwar versucht, wieder freizukommen, aber die scharfen Korallen hielten das Schiff fest. Vorn und achtern wurden Anker ausgefahren zum Abhieven. Jedoch waren alle Anstrengungen vergebens. Das Schiff wurde durch die Dünung dauernd gegen die Korallen gestoßen, so daß es in allen Spanten krachte und die Masten zusammenzubrechen drohten. Nach zweistündigen vergeblichen Versuchen freizukommen, war zu ersehen, daß das Schiff endgültig verloren war. Die Schraube hatte ebenfalls hart auf die Korallen geschlagen, so daß sie gänzlich verbogen war. Das Schiff saß achtern auf, dagegen war es vorn noch flott. Ein Fluten des Vorschiffes, um das Hinterschiff zu heben, hatte keinen Zweck, weil dieses von den heftigen Stößen bereits leckgesprungen war. Trotz aller Lenzversuche drang das Wasser bald in den Maschinenraum und weiter ins Vorschiff, es kam in die Frischwassertanks und unter die Munitionskammern. Es wurde daher mit der Bergung des Proviants und des Frischwassers begonnen. Bis 2 Uhr nachts waren soviel als möglich Proviant und 8 Tonnen Trinkwasser in leeren Munitionsbüchsen geborgen worden, weil die Insel scheinbar wenig Wasser hatte. Alle brauchbaren Materialien, Segel und Holz, wurden zum Hütten- und Zeltbau an Land geschafft. Die Stöße des Schiffes gegen das Korallenriff wurden immer schwerer, so daß der Aufenthalt an Bord wegen der heftigen Erschütterungen auf die Dauer nicht mehr möglich war. Die Funkstation wurde an Land geschafft. In der Nacht vom 4./5. August hatte man den Eindruck, daß das Schiff auseinanderbrechen würde.

Am 5. August stand das Wasser in allen Räumen so hoch, daß das Schiff überall fest auf Grund lag und die Stöße aufhörten. Die geloteten

Tiefen betrugen jetzt vorn 3½ und an den Seiten 5 und 6 Meter. Bereits am 6. August war die Funkstation an Land so weit aufgebaut (als Antennenmasten dienten zwei hohe Palmen), daß die ersten Nachrichten empfangen werden konnten. Auch eine E-Maschine wurde an Land montiert, damit die Möglichkeit vorhanden war, Funksprüche abzugeben. Am 10. August verließ der letzte Rest der Mannschaft, nachdem alles Bewegliche an Land geschafft war, das Schiff. Die Geschütze und etwa 200 Granaten waren noch an Bord geblieben.

Mit der Strandung auf dem Mopelia-Riff hatte die namentlich im Anfang recht erfolgreiche Kreuzerkriegsfahrt des „Seeadler" ihr tragisches Ende gefunden. Der Wunsch, seiner erschöpften Besatzung eine unbedingt notwendige kurze Erholung an Land zu gewähren, ist für den Entschluß des Kommandanten, den seemännisch höchst bedenklichen, nur 50 Meter von dem todbringenden Riff entfernten Ankerplatz zu benutzen, ausschlaggebend gewesen. Es wäre sicherer gewesen, wenn die Besatzung wachweise zur vorübergehenden Ausspannung an Land geschickt worden wäre, während das Schiff ohne zu ankern in der Nähe der Insel getrieben hätte, zumal doch an Bord während des Liegens zu Anker Seewache gegangen wurde. Auch die Offiziere hatten hierzu geraten.

Nach dem Verlust des Schiffes wurde eines der größeren Motorboote besonders ausgebaut und ausgerüstet, um auf irgendeine Weise ein geeignetes Fahrzeug aufzubringen und dann die Kreuzfahrt entsprechend fortzusetzen. Dieses Motorboot sollte unter Führung des Kommandanten die etwa 300 Seemeilen entfernt liegenden Cook-Inseln aufsuchen, und, falls hier kein Erfolg zu erzielen war, die Fidji-Inseln anlaufen.

An Land wurden die Mannschaften mit Einrichtungsarbeiten beschäftigt. Die 29 Gefangenen und 1 Frau wurden in einem besonderen Lager untergebracht, sie standen unter Aufsicht des ältesten gefangenen Kapitäns, ein Sicherheitsposten mit geladenem Gewehr diente zur Aufsicht. Da der größte Teil des Proviants und 8 Tonnen Trinkwasser geborgen und in der Nähe des Schiffes auf einer kleinen Insel gelagert waren, außerdem die Inseln genügend Möglichkeit für den Unterhalt boten, so war in dieser Beziehung keinerlei Sorge vorhanden.

Am 21. August war die Ausrüstung des Expeditionsbootes beendet. Die Probefahrt war zur Zufriedenheit verlaufen.

Am 23., kurz vor seiner Abreise, übergab der Kommandant, Kapitänleutnant Graf von Luckner, nachstehenden schriftlichen Befehl an den Ersten Offizier, Leutnant zur See d. Res. Kling:

„1. Der Erste Offizier übernimmt während meiner Abwesenheit das Kommando über die zurückgebliebene Besatzung und die Gefangenen.

2. Die Insel ist während der Besetzung deutscher Grund und Boden und ist restlos zu verteidigen. Um den Gefechtswert der Insel zu verstärken, ist, sobald die Umstände es gestatten, das Steuerbordgeschütz von Bord zu nehmen und dort aufzustellen, wo nach eingehender Prüfung die günstigste Feuerbestreichung und Deckung festgestellt wird. Ein genügender Vorrat an Munition ist mitzunehmen. Munitionslager eingraben mit Segeltuch und Holzverkleidung.

Bei Annäherung eines Fahrzeuges ist das an Bord befindliche Geschütz unbemerkt zu besetzen und zu versuchen, das betreffende Fahrzeug mit Motorboot in Gewalt zu bekommen.

Es sind gelegentlich Nachtübungen zu unternehmen. Verteidigungsstellungen in südlicher Richtung sind nach Angaben des Ersten Offiziers noch zu bauen.

Es ist auf guten Ausguck zu halten.

Mit meiner Kreuzfahrt muß mindestens mit drei Monaten gerechnet werden.

Ist auf meine Rückkehr nicht mehr zu rechnen, so soll, wenn möglich, eine weitere Kreuzfahrt mit dem zurückgebliebenen Motorboot unternommen werden. Solange nicht unbedingt zwingende Gründe eintreten, soll an eine Internierung nicht gedacht werden.

Mit den geretteten Konserven soll, solange die Insel weiter alles liefert, aufs peinlichste gespart werden.

Sollten die zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, das Geschütz auf der Insel einzubauen, so ist dasselbe zu bergen, damit die Möglichkeit besteht, falls dem Schiff etwas zustoßen sollte und dann ein Bergen des noch an Bord befindlichen Geschützes unmöglich wird, mit dem Geschütz einen neuen Hilfskreuzer auszurüsten.

gez.: Graf v. Luckner."

Mit der Abfahrt des Grafen Luckner hatte nunmehr der Leutnant zur See d. Res. Kling das Kommando. Die zurückgebliebene Besatzung setzte sich zusammen aus 3 Offizieren und 55 Unteroffizieren und Mannschaften. Zur Verteidigung der Insel blieb eine Bewaffnung von 34 Karabinern, 34 Seitengewehren, 23 Pistolen, 1 MG. und 100 Handgranaten. Von der geborgenen Munition waren noch vorhanden 30 000 MG.- und Karabinerpatronen, 3000 Pistolenpatronen und 28 Sprengpatronen.

Ein Anlandbringen der Geschütze war wegen der unzureichenden Transportmittel und des sehr starken Stromes, zeitweilig 5 bis 6 Seemeilen, der im Lagunenkanal lief, und bei der geringen Schleppkraft des

Motorbootes völlig aussichtslos. Es war auch unmöglich, ein 10,5 cm-Geschütz ohne irgendwelche Mittel für einen Unterbau an Land aufzustellen.

Mopelia ist eine fast ringförmige Laguneninsel, die aus einer Hauptinsel und fünf kleineren besteht. Die Zwischenräume zwischen den Inseln werden durch ein 600 bis 700 Meter breites Korallenriff gebildet, das stellenweise bei niedrigem Wasser trockenliegt. Die Zeltinsel, auf der die Besatzung lebte, ist 5 Seemeilen lang und etwa 400 bis 500 Meter breit. Sie erstreckt sich von Nordnordwest nach Südsüdost und ist nach Osten hin bogenförmig. Der Boden besteht aus einer 2 bis 4 Meter tiefen Sandschicht, unter welcher steinharte Korallen liegen. Die Insel ist bestanden mit Kokospalmen und dichtem Buschwerk, so daß man ohne Buschmesser nur auf drei schmalen Wegen nach der Nordseite der Insel gelangen kann. Von Westsüdwest bis Südost ist die Lagune nur von einem Korallenriff umgeben. Hier stürzen sich, besonders wenn es im Süden geweht hat, gewaltige, hohe Brecher in die Lagune und bedingen den jeweiligen Wasserstand. — Auf der Insel lebten nur vier männliche Kanaker.

Der Proviant, der vom „Seeadler" geborgen war, genügte bei sparsamer Einteilung noch für ungefähr drei Monate.

An einer 30 Meter hohen Palme wurde eine Ausguckтonne angebracht, um das Herannahen von Schiffen rechtzeitig zu entdecken.

Vorerst wurden die bei der Landung durch die Korallen stark beschädigten Boote repariert und zugetakelt, um die Insel, falls zwingende Gründe eintreten sollten, im Boot verlassen zu können.

Am 29. August wurde ein Arbeitskommando an Bord des „Seeadler" geschickt, um zunächst Groß- und Kreuzmast niederzulegen. Der Fockmast mit Fockrahe und Untermarsrahe sollte stehenbleiben, um womöglich doch noch die Geschütze an Land zu bekommen. Beim Sprengen der Masten entstand durch Gase, die aus dem Innern des Schiffes aufgestiegen waren, eine Entzündung, so daß in kürzester Zeit das Schiff in hellen Flammen stand. Die Folge davon war, daß das Schiff total ausbrannte und die Geschütze unbrauchbar wurden. Tatsächlich war „Seeadler" bei der Besichtigung, die nach dem Aufhören des Feuers stattfand, völlig vernichtet.

In der Nacht zum 1. September wurde eine Reihe verdächtiger amerikanischer Funksprüche gehört. Diese waren von der amerikanischen Marinestation auf Tutuila aufgegeben und an das Marinebüro in Washington, an die amerikanischen Generalkonsuln in Sydney und Auckland und an den Administrator in Apia gerichtet. In der gleichen Nacht wurde auch ein offener Funkspruch aufgefangen, wonach am 21. Juni ein brennender Schoner in der Südsee gesichtet worden sei. Es erschien nicht ausgeschlossen,

daß damit vielleicht der am 14. Juni von „Seeadler" in Brand gesteckte und mit schweren Balken beladene Schoner „A. B. Johnson" gemeint war.

Da während des langen Aufenthalts des „Seeadler" in der Südsee bisher keine geheimen Funksprüche abgefangen waren, so wurde aus dem neuerdings beobachteten Funkverkehr geschlossen, daß vielleicht das Expeditionsboot des Grafen Luckner gekapert worden sei. Aus diesem Grunde wurde die Instandsetzung aller übrigen Boote beschleunigt.

In der gleichen Nacht stieg der Wasserstand in der Lagune ungefähr 2 Meter über den Normalstand. Die leichte Brandung lief bis in die Wohnzelte und zerstörte alles, was inzwischen am Strande aufgebaut war. Mit großer Mühe konnten die Boote noch rechtzeitig geborgen werden. Die Stelle, wo der Proviant lagerte, kam völlig unter Wasser, so daß eine Rettung des Proviants wegen des reißenden Stromes nicht möglich war. Nachdem sich am nächsten Tage das Wasser verlaufen hatte, wurde festgestellt, daß der größte Teil des Proviants nach See vertrieben oder durch Seewasser verdorben war. Nach eingehender Überholung des geretteten Proviants ergab sich, daß dieser für die Besatzung und die 30 Gefangenen noch für einen Monat reichen würde. An die Verproviantierung einer Prise war somit nicht mehr zu denken.

Der Verlust des Proviants, der Verlust der Geschütze und die sehr verdächtigen Funksprüche veranlaßten zu Überlegungen, die Insel möglichst bald zu verlassen. Es wurde beschlossen, in den vorhandenen vier Booten nach Batavia zu segeln.

Am 5. September morgens sah Leutnant zur See d. Res. Kling in der Dämmerung die Umrisse eines Segelschiffes. Er fuhr sofort im Motorboot auf den gesichteten Schoner zu, um ihn zu nehmen. Höchste Eile war geboten; Leutnant Kling berichtet hierüber wie folgt: „Unser Boot wurde vom Schoner aus beobachtet. Ich hatte daher, um jeglichen Verdacht zu vermeiden, das Prisenkommando sich hinlegen lassen, so daß nur der Bootssteuerer und ich zu sehen waren. Von unserem Lager auf der Insel bis zu dem Ort, wo der Schoner beidrehte, waren es etwa 3 Seemeilen. Auf dem Schoner schöpfte man immer noch keinen Verdacht, denn er segelte ruhig weiter. Dicht bei der Einfahrt drehte er bei und setzte ein Motorboot und ein Ruderboot aus. Als wir die offene See erreicht hatten und auf den Schoner zuhielten, schien dem Gegner die Sache doch nicht ganz geheuer. Denn die Leute aus den Booten kletterten wieder an Bord, der Schoner drehte und suchte zu entkommen. Ich ließ jetzt meine Leute aufstehen und das MG. aufstellen. Als die Besatzung dies sah, gab sie den Fluchtversuch auf und drehte wieder bei. Es war der Zweimastgaffelschoner »Lutèce« aus Papete auf Tahiti, 126 Br. R. T. groß, Eigentum

der Firma Grand Miller in Papete, Besatzung neun Kanaker und drei Passagiere. Der Schoner wurde als gute Prise erklärt, die französische Flagge niedergeholt und die deutsche Kriegsflagge geheißt. Mit diesem Akt wurde das Schiff für die deutsche Marine in Dienst gestellt und als Ersatz »Seeadler« betrachtet."

Die „Lutèce" war ein sogenannter Handelsschoner, wie er als schwimmendes Warenhaus zwischen den Südseeinseln verkehrt. Es befand sich an Bord daher alles, was auf den Südseeinseln an Stoffen, Nahrungs- und Austauschmitteln benötigt wird, in reichlichem Maße. Von dem an Bord befindlichen Eigentümer wurde in Erfahrung gebracht, daß die Engländer und Franzosen auf allen Inseln hausieren gingen, um Kanaker als Soldaten anzuwerben. Wegen der Erfahrungen, die mit dem Hilfskreuzer „Seeadler" beim Ankern vor Mopelia gemacht waren, wurde seitens der „Lutèce" nicht geankert, sondern der Schoner mußte unter Segel bleiben und sich in unmittelbarer Nähe der Insel halten. Es wurden nun alle Arbeiten in Angriff genommen, um mit dem erbeuteten Schoner die „Seeadler"-Besatzung von Mopelia fortzubringen, während die Gefangenen mit genügend Proviant ausgerüstet auf der Insel verbleiben sollten; damit sie nicht ganz von der Außenwelt abgeschnitten waren, wurde ihnen ein Boot überlassen, jedoch in einem solchen Zustande, daß Nachricht über den „Seeadler" unter den günstigsten Verhältnissen erst in drei Wochen auf eine Nachbarinsel gelangen konnte. Was nicht gebraucht wurde, wurde vernichtet.

Bereits am Abend konnte die Fahrt in Richtung der Oster-Insel angetreten werden. Es herrschte das schönste Passatwetter. Der Wachdienst wurde militärisch geregelt.

Das Schiff war vor 22 Jahren in Neuseeland erbaut, hatte eine Länge von 28,5 Meter, eine Breite von 6,7 Meter und eine Raumtiefe von 2,6 Meter. Das hölzerne Fahrzeug besaß zwar noch gute starke Spanten, war aber in der Beplankung, in der Takelage und in den Segeln total verrottet und wimmelte von Ungeziefer. Abgesehen von dem vollkommen verrotteten Zustand, in dem sich das Schiff befand, das zeitweilig durch Pumpen über Wasser gehalten werden mußte, erwies sich der Schoner als ein ausgezeichneter Segler. So findet sich beispielsweise am 29. September die Notiz im Kriegstagebuch: „Der Schoner läuft ausgezeichnet, das heutige Etmal beträgt 193 Seemeilen, Pumpen $3^1/_3$ Stunde."

Schwierigkeiten machte die Trinkwasserfrage. Es konnten bei der Abfahrt insgesamt nur 5,8 Tonnen mitgeführt werden. Die tägliche Ration war daher auf $1^1/_2$ Liter je Kopf und Tag festgesetzt.

Am 3. Oktober wurde die Oster-Insel gesichtet und in der La Perouse-Bai geankert. Der Vertreter der chilenischen Regierung gestattete für den

Schoner, der sich als S. M. S. „Fortuna" bezeichnete, einen längeren Aufenthalt, um das Schiff gründlich zu überholen und wieder seefähig zu machen. Am 6. wurde der Ankerplatz in die Cook-Bai nach Hanga Roa verlegt.

Das Schiff zeigte sich inzwischen so undicht, daß auf die Dauer mit dem Absinken gerechnet werden mußte. Mit vieler Mühe wurde der Schoner bis dicht unter Land aufgekreuzt und mit Verholleinen an einer dem Lande vorgelagerten Klippe aufgeholt, bis er fest auf Grund lag. Gleichzeitig wurde alles, was von dem Schoner geborgen werden konnte, an Land gebracht. Zwei Fischerhütten und eine Holzbaracke, die noch wohnlich eingerichtet werden mußte, wurden zur Verfügung gestellt. Nachdem Teile von Kiel und Achtersteven losgebrochen waren, zeigte es sich, daß das Unterschiff vom Bohrwurm stark angefressen war und das Schiff überhaupt nur wie durch ein Wunder die Seefahrt überstanden hatte; wenn auch von dem Proviant und dem Privateigentum viel verlorenging, so wurden doch die gesamten Waffen und die Munition unversehrt gerettet.

Die Funkstation wurde mit Erlaubnis des chilenischen Beamten auf einem etwa 250 Meter hohen Hügel errichtet. Anfangs wurden Bruchstücke von Pressenachrichten von der Großstation St. Christobal in Peru empfangen. Später versagte aber der Lautverstärker, so daß nichts mehr gehört wurde.

Die Besatzung des „Seeadler" war nicht interniert, genoß vollste Freiheit, Waffen und Munition wurden nicht abverlangt.

Das Leben der Mannschaft war, da auf der Insel nichts weiter wie Ochsen- und Hammelfleisch zu bekommen war und die wenigen Bewohner nur das nötigste für sich selbst bauten, etwas schwierig. So mußte beispielsweise ein eigener Brunnen angelegt werden.

Am 24. November wurde in größerem Abstande ein amerikanischer Viermastschoner gesichtet. Es herrschte flaue Brise, zeitweilig Windstille, so daß die Möglichkeit bestand, ihn mit Hilfe des Motorbootes einzuholen. Der chilenische Beamte erhob keinerlei Protest. Leutnant Kling wußte, daß er auf der Oster-Insel keinerlei militärischen Schutz von seiten der chilenischen Regierung haben konnte, und daß er bei feindlicher Annäherung nur auf seine eigenen Waffen angewiesen war. Er hielt sich daher für berechtigt, im Interesse der ihm anvertrauten Mannschaften das feindliche Schiff zu kapern. Da aber der Motor versagte, gelang es nicht, an den Amerikaner heranzukommen.

Am 25. Januar kam der chilenische Dreimastschoner „Falcon" an, dessen Kapitän sich einverstanden erklärte, die deutsche Besatzung nach seinem nächsten Bestimmungshafen Talcahuano mitzunehmen. Für die

Verproviantierung mußte die Besatzung selbst sorgen. Waffen und Munition wurden mitgenommen, Proviant und Wasser war für 35 Tage vorhanden.

Am 3. Februar 1918 nachmittags begann die Fahrt nach Talcahuano. Dieser Hafen wurde am 2. März erreicht. Die Besatzung des „Seeadler" wurde auf den deutschen Dampfer „Memphis" gebracht. Waffen und Munition wurden den Behörden abgeliefert.

Fahrt des Segelkutters mit Motor „Kronprinzessin Cecilie" mit Graf Luckner von Mopelia nach Wakaya-Insel im Gebiet der großen Fidji-Inseln.

Am 23. August 1917 war der Motorkutter mit Takelage klar zur Abfahrt. Er erhielt den Namen „Kronprinzessin Cecilie". „Unter der erfahrenen Leitung des Leutnants z. S. Kircheiß war das Boot zu einem hohen Grad von Seetüchtigkeit gebracht worden. — Es wurde zunächst beabsichtigt, die Cook-Inseln anzulaufen und, wenn dort kein Schiff zu finden sei, nach den Fidji-Inseln weiterzusegeln, weil dort der größte Schiffsverkehr war. Man rechnete mit einer ungefähren Durchschnittsfahrt von 60 Seemeilen den Tag. In 30 Tagen konnte also die geplante Strecke zurückgelegt werden."

Das Boot war offen, etwa 6 Meter lang und lag mittschiffs nur 28 Zentimeter über Wasser. Armiert war es mit einem MG., zwei Gewehren und einer Anzahl Handgranaten und Pistolen. Einige Dosen Konservenfleisch, Speck usw. waren an Bord, aber in der Hauptsache bestand der Proviant nur aus Hartbrot für zwei Monate und Wasser für drei Wochen. Die erforderlichen nautischen Instrumente wurden selbstverständlich mitgenommen. Die Besatzung bestand außer dem Grafen Luckner aus Leutnant z. S. Kircheiß, Steuermann Lüdemann, Maschinist Krause, Obermaat Permien und Obermatrose Erdmann.

An barem Gelde waren 20 000 Mark vorhanden. Den meisten Platz im Boot nahmen der Motor, die Wasserfässer, die Lufttanks, vier Matratzen und das sonstige Zubehör ein. Zum Schutz gegen Regen und See war rings um das Boot am Dollbord ein breites Segeltuch angenagelt. Dieses wurde bei schlechtem Wetter nach mittschiffs herübergeklappt und dort mit der gegenüberliegenden Seite zusammengezurrt. Von 2 zu 2 Meter waren eiserne Bügel quer über dem Boot wie bei einem Planwagen befestigt. Ohne diese Vorkehrung wäre das Boot leicht vollgeschlagen.

Am dritten Tage der Fahrt wurde die Insel Atiu der Cookgruppe, 300 Seemeilen entfernt, erreicht. Unter der Vorspiegelung, daß es sich bei der Seefahrt mit diesem kleinen Boot um eine amerikanische Wette handele,

wurde die Bootsbesatzung und das Boot unbehelligt gelassen, erhielt sogar von dem englischen Residenten von Atiu einen Ausweis.

Bei recht schlechtem Wetter und unaufhörlichen Regenböen wurde die Fahrt nach Aitutaki fortgesetzt. Diese Insel wurde am 30. August angelaufen. Wieder gelang es, den Residenten, der im übrigen wohlwollend war, zu täuschen und unbehelligt, allerdings nach größeren Schwierigkeiten, freizukommen.

Nach dem Verlassen von Aitutaki begann eine außerordentlich anstrengende 13tägige Fahrt, während welcher kein Land gesehen wurde. Die Bootsbesatzung wurde bis zum äußersten erschöpft, auch stellten sich skorbutähnliche Erscheinungen ein. Am 14. Tage kam die kleine englische Insel Niue in Sicht, die, um Frischproviant zu erlangen, angesteuert wurde. Von dort wurde weitergesegelt und am 22. Tag die Insel Katafanga, die zur Fidji-Gruppe gehört, gesichtet. Von hier wurde innerhalb der Fidji-Gruppe weitergefahren und die Wakaya-Insel erreicht. Bei dieser Insel lag wegen der stürmischen Witterung eine Anzahl Schiffe zu Anker. Nach kurzer Zeit lief ein Zweimastschoner mit Motor in den Hafen ein, und Graf Luckner beschloß, diesen Schoner durch eine List in seinen Besitz zu bekommen. Als man bereits auf dem Schoner war, um mit ihm auszulaufen, kam ein Dampfer in Sicht, der einen Polizeioffizier und vier indische Soldaten an Bord schickte. Ein Angriff oder eine Verteidigung war ausgeschlossen, zumal die deutsche Besatzung nicht in Uniform war, auch ihre Waffen nicht bei der Hand hatte. Die Besatzung wurde gefangengenommen und nach Suva gebracht.

Graf Luckner hatte die Hoffnung gehabt, irgendwie ein Fahrzeug zu erbeuten, mit dem er seine Kreuzerunternehmung fortsetzen konnte. Da in Mopelia mit der Ankunft eines solchen Fahrzeugs nicht gerechnet werden konnte, hatte er sich persönlich auf dem kleinen Kutter eingeschifft und der eigenen Besatzung befohlen, auf ihn zu warten. Den Hoffnungen und Anstrengungen des Grafen Luckner ist der verdiente Erfolg leider versagt geblieben.

Am 2. August war „Seeadler" auf der Insel Mopelia gestrandet. Mit diesem Tage hatte somit die Tätigkeit des „Seeadler" als Hilfskreuzer aufgehört. Denn die Fahrten des Grafen Luckner nach den Fidji-Inseln und des Ersten Offiziers, Leutnant z. S. d. Res. Kling, nach der Oster-Insel bedeuteten nur Episoden, die vor allen Dingen den ungebrochenen Mut der gesamten Besatzung zeigen.

In der Zeit vom 14. Juni bis 8. Juli waren durch „Seeadler" im Großen Ozean nur drei verhältnismäßig kleine amerikanische Schoner ver-

nichtet worden. Über diese Tatsache gelangte jedoch zunächst keine Kunde an die englische Admiralität. Der letzte Bericht, der an die englische Admiralität gekommen war, stammte von Ende März; seit dieser Zeit war „Seeadler" spurlos aus den Augen der Gegner verschwunden. Der „Seeadler" bedeutete aber immer noch eine Gefahr, und das Suchen nach diesem Hilfskreuzer hörte nicht auf. Die Engländer wurden hierbei von den Amerikanern unterstützt, deren Land inzwischen in den Krieg eingetreten war. Ende Juni gingen vier amerikanische Hilfskreuzer nach Rio, und es wurde nun ein gemeinsamer Suchdienst zwischen dem La Plata und Fernando Noronha durchgeführt. Auch die brasilianische Regierung beteiligte sich hieran, soweit ihre Küste in Frage kam. Anfang Juli traf auch der französische Panzerkreuzer „Marseillaise" in Rio ein; der englische Panzerkreuzer „Lancaster" und die Hilfskreuzer „Orbita" und „Otranto" blieben zunächst an der Westküste, deren nördlicher Teil von dem Hilfskreuzer „Awoca" beobachtet wurde. Der Kommandant des englischen Panzerkreuzers „Lancaster" schlug der Admiralität in einem längeren Bericht vor, daß ein Schiff zwischen dem Golf von Penas und Coquimbo, ein zweites Schiff zwischen Valparaiso und Callao, ein drittes zwischen Callao und Panama kreuzen solle, und daß von Zeit zu Zeit die Galapagos-Inseln besucht werden sollten.

Am 23. September erhielt die englische Admiralität die Nachricht, daß ein Boot mit verdächtigen Fremden die Insel Aitutaki besucht hätte, und einen Tag später, daß zwei Offiziere und vier Mann der deutschen Marine in Wakaya gefangengenommen wären. Jetzt erschien es klar, daß diese Leute von „Seeadler" stammen müßten, und am 29. September traf die Nachricht ein, daß „Seeadler" auf Mopelia gestrandet sei.

Von dem Zeitpunkt ab, von dem man in England annahm, daß „Seeadler" im Großen Ozean sein könnte, wurde auch die gesamte Küste und Schiffahrt des Indischen Ozeans entsprechend benachrichtigt und alarmiert. Es kam hinzu, daß gleichzeitig bekanntgeworden war, daß Hilfskreuzer „Wolf" um Südafrika herum ostwärts gedampft war. Bei der großen Unruhe, die unsere Hilfskreuzer bei der feindlichen Schiffahrt auslösten, wurde an ein planmäßiges Zusammenarbeiten von „Möwe", „Wolf" und „Seeadler" gedacht. So hat sich „Seeadler" weit über seine tatsächlichen Erfolge hinaus und zeitlich auch noch nach seinem Untergang militärisch ausgewirkt.

Liste der durch „Seeadler" aufgebrachten und versenkten Schiffe.

Datum	Nationalität und Name	Größe Br.R.T.	Ladung	Von — nach	Besatzung (Frauen u. Kinder)
9. 1. 17	Engl. D. „Gladys Royle"	3268	Kohlen	Cardiff Buenos Aires	26
10. 1. 17	Engl. D. „Lundy Island"	3095	Zucker	Madagaskar Nantes	24
21. 1. 17	Franz. S. „Charles Gounod"	2199	Mais	Durban Nantes	24
24. 1. 17	Engl. S. „Percé"	364	Klippfisch, Holz	Halifax Santos	8 (1)
3. 2. 17	Franz. S. „Antonin"	3071	Salpeter	Iquique Brest	31
9. 2. 17	Ital. S. „Buenos Ayres"	1811	Salpeter	Antofagasta Gibraltar	20
19. 2. 17	Engl. S. „Pinmore"	2431	Mais	Buenos Aires Azoren	29
26. 2. 17	Engl. S. „British Yeoman"	1953	Weizen	Buenos Aires Nantes	21 (1)
27. 2. 17	Franz. S. „La Rochefoucauld"	2200	Salpeter	Iquique Rochefort	25
5. 3. 17	Franz. S. „Dupleix"	2206	Salpeter	Tocopilla Nordfrankreich	22
11. 3. 17	Engl. D. „Horngarth"	3609	Mais	San Nicolas (La Plata) Plymouth	32
21. 3. 17	Franz. S. „Cambronne[1])"	1863	Salpeter	Antofagasta Buenos Aires	24
14. 6. 17	Amerik. S. „A. B. Johnson"	529	Holz	Baymand Newcastle(Austr.)	9 (1)
18. 6. 17	Amerik. S. „R. C. Slade"	673	Copra, Holz	Sydney San Francisco	10
8. 7. 17	Amerik. S. „Manila"	731	Kohlen	Newcastle(Austr.) Honolulu	10
5. 9. 17	Franz. S. „Lutèce[2])"	126	Tauschartikel	Tahiti Osterinsel	12

[1]) Nach Überbordwerfen der Ladung beibehalten zur Abgabe von Gefangenen, dann nach Rio de Janeiro entlassen, dort am 30. 3. angekommen.

[2]) Als S. M. H. „Fortuna" in Dienst gestellt, Anfang Oktober in der Cook Bay gesunken.

Schlußbetrachtung.

Es ist nicht möglich, zwischen unseren Hilfskreuzern militärische Wert- und Leistungsvergleiche anzustellen, da alle Bedingungen hierfür von Grund aus verschieden sind. Wohl aber bieten ihre Kriegsfahrten und Erlebnisse die Grundlage für nützliche Schlüsse und Folgerungen von militärischer Bedeutung, wobei jedoch davon abgesehen werden muß, diese Schlüsse zu verallgemeinern oder gar als Grundsätze hinzustellen. Der Dienst eines Hilfskreuzers im Kriege weist eine besonders große Zahl von *Möglichkeiten* auf und ist sehr stark vom *Zufall* abhängig. Infolge der schnellen Entwicklung der Technik und des Weltverkehrs werden sich die Verhältnisse des letzten Krieges in Zukunft nicht wiederholen, sondern wahrscheinlich ganz anders, und zwar voraussichtlich schwieriger als früher, gestalten.

Will man aus den Kriegserfahrungen unserer Hilfskreuzer zweckdienliche Überlegungen ableiten, so muß man ähnlich wie beim Schachspiel aus den zahllosen Stellungen beider Gegner den *stets wechselnden* Wert der Figuren in der jeweiligen Lage ergründen, den entsprechenden und richtigen Gegenzug machen und den persönlichen Einfluß des Spielers, d. h. an Bord des Hilfskreuzers den des Kommandanten, ermessen. Das was der allein verantwortliche Kommandant aus sich selbst heraus in einer zufälligen oder von ihm beabsichtigten Stellung beschlossen oder nach reiflicher Überlegung unterlassen hat, muß nachempfunden und in der Weise durchdacht werden, wie man wohl selbst unter den gegebenen Umständen bei eigener Verantwortung gehandelt haben würde. Hierbei ist aber zu berücksichtigen, daß man als Leser bereits das Ergebnis sowie alle Maßnahmen des Feindes kennt, während der Kommandant auf der Brücke „jeden Pulsschlag des Krieges" sucht, abtastet und beobachtet, um danach aus seinem militärischen Gefühl heraus passend zu entscheiden. Nur auf diese Weise führt das Nachdenken zur Vertiefung des eigenen Wissens und zur Selbsterziehung.

Wenn zu diesem Zwecke Fragen, die besonders anregend und wichtig erscheinen, hier aufgeworfen werden, so sei vorausgeschickt, daß eine kurze, bündige Antwort darauf *nicht* erfolgen kann. Wie es niemals ein Rezept für den Sieg gibt, so wird es erst recht kein Rezept für die Tätigkeit eines Hilfskreuzers geben. Das meiste hängt von der Charakterstärke, dem

Willen, der seemännisch-militärischen Bildung und, mehr wie auf einem Schiff der Heimatflotte, von der Phantasie des verantwortlichen Kommandanten ab. Er muß, gestützt auf zwar sehr zahlreiche, aber meist unmilitärische und unsichere Funksprüche, auf veraltete, erbeutete Zeitungen, auf höchst zweifelhafte Gefangenenaussagen, sich ein Bild der Gesamtlage machen können und dann allein, ohne fremde Beratung, im festen Glauben an sich, entsprechend handeln. Wenn auch im Hilfskreuzerdienst der Zufall eine besonders große Rolle spielt, so wird dieser Zufall durch die vorstehend genannten Eigenschaften des Kommandanten doch wesentlich eingeschränkt, und das Wort Moltkes: „Glück hat auf die Dauer doch zumeist wohl nur der Tüchtige" gilt besonders für den Krieg mit Hilfskreuzern.

Stellt man einen Vergleich der Ansichten über den Zweck und Wert der Hilfskreuzer bei uns in Deutschland und in England an, so kann man diesen Vergleich auf die kurze Formel bringen: Der deutsche Hilfskreuzer war im Weltkriege in erster Linie zur Beunruhigung des feindlichen Handels und als *Handelszerstörer*, der englische Hilfskreuzer dagegen als *Handelsschützer* des eigenen Handels gedacht. Beide Gegner, Deutsche und Engländer, handelten von ihrem verschiedenen Gesichtspunkte aus durchaus richtig. Der Engländer hatte bereits kurz nach Kriegsbeginn nur sehr wenige Angriffspunkte gegen den deutschen Handel, denn dieser war sofort lahmgelegt, namentlich auch deshalb, weil die sogenannte „Neutralität" der Neutralen offen gegen Deutschland und für England eingestellt war. Aus diesem Grunde hatten Handelszerstörer gegen Deutschland nur einen sehr geringen Zweck. Andererseits schnellte der Handel nach den britischen Inseln bedeutend in die Höhe. Für uns waren daher Handelszerstörer das Gegebene. Bei der Beunruhigung des Welthandels auf den Weiten der Ozeane, bei den Überlegungen, wie den umfassenden Gegenmaßregeln aller Feinde, namentlich der Engländer, zu begegnen sei, spielte die *strategische* Seite der Kriegführung im Handelskriege eine bedeutendere Rolle als die taktische. Von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, kann man die Erklärung des Begriffes „Strategie" durch den Feldmarschall Moltke als klassische Richtlinie für die Führung eines Hilfskreuzers hinstellen: „Die Strategie" — im vorliegenden Falle die *Führung eines Hilfskreuzers* — „ist ein System der Aushilfen. Sie ist mehr als Wissenschaft, ist die Übertragung des Wissens auf das praktische Leben, die Fortbildung des ursprünglich leitenden Gedankens, entsprechend den stets sich ändernden Verhältnissen, ist die Kunst des Handelns unter dem Druck der schwierigsten Bedingungen."

Um den feindlichen Handel zu stören, galt es vor dem Kriege als Grundsatz, daß eine überlegene Geschwindigkeit und eine schwache Artillerie

genügte. Hier lag insofern ein Trugschluß vor, als man den feindlichen Handelsschutz nicht richtig in die Berechnung eingezogen hatte. Der Engländer schützte seinen Handel in der Weise, daß er gegen Kriegsschiffe jeweilig eine stärkere militärische Kraft ausspielte, z. B. bei den Falklandsinseln seine Schlachtkreuzer gegen Panzerkreuzer oder gegen „Emden" die „Sydney". In bezug auf die Hilfskreuzer legte der Engländer weniger Wert auf höchste Geschwindigkeit, als auf eine wesentlich stärkere Armierung als die der deutschen Hilfskreuzer. Als Beispiel sei hier „Carmania" gegen „Cap Trafalgar" angeführt. Der Überschuß an Geschwindigkeit der deutschen Hilfskreuzer wurde von den Engländern durch die große Zahl der englischen Hilfskreuzer und ihre Aufstellung an den Knotenpunkten des Seeverkehrs völlig ausgeglichen. Ein deutscher Hilfskreuzer der ersten Kriegsperiode konnte mit seiner äußerst schwachen Bewaffnung keinem der englischen Hilfskreuzer gegenübertreten, und da er sich durch die große Zahl des Feindes immer gejagt fühlte, auch wenn der Gegner nicht zu sehen war, so konnte selbst das äußerst planmäßige Verfahren des Hilfskreuzers „Kronprinz Wilhelm" niemals zu einem besonders großen Ergebnis führen.

Eine Gefechtstaktik gegen Hilfskreuzer fällt ganz fort. Wo es zu einem Zweikampf zwischen Hilfskreuzern im Kriege kam, versuchte jeder der beiden Gegner, die eigene Bewaffnung möglichst überraschend auf kürzeste Entfernung zum Tragen zu bringen. Es war ein Festbeißen aneinander, bei dem im allgemeinen schon nach wenigen Treffern die Entscheidung zugunsten des stärker Bewaffneten fiel.

Die Leistungen unserer wenigen Hilfskreuzer, die wirklich Kaperkrieg führten, können höher bewertet werden als die der zahlreichen englischen. Zwar schreibt das englische Seekriegswerk, daß unsere Hilfskreuzer keinerlei Einfluß auf den englischen Handel ausgeübt hätten, es widerspricht sich aber sofort selbst, indem es einen ungeheueren Apparat und eine große Anzahl von Schiffen zur Sicherung des englischen Handels aufzählt, die Unsicherheit auf allen Meeren betont und berichtet, daß wichtige Truppentransporte zurückgehalten wurden, daß im Atlantischen und Indischen Ozean dauernd alle Dampferwege verlegt, alle Handelskapitäne in ihren Maßnahmen kontrolliert wurden. Man fragt sich: Wozu dies alles, wenn nicht die sehr wenigen, monatelang sogar nur ein einziger Hilfskreuzer auf See und an der Küste den Handel in Aufregung versetzt hätten? — Wären beispielsweise die beiden Hilfskreuzer „Möwe" und „Wolf" nicht eingesetzt worden, dann hätte die englische Kriegsmarine zahlreiche Kreuzer und Hilfskriegsschiffe sowie viele Tausende von Menschen und einen riesigen Apparat sparen können. Aber die englischen Kräfte reichten nicht

einmal aus, denn die „Brothers Patrol", die Japaner, wurden zur Unterstützung bis nach Kapstadt erbeten, und die Franzosen mußten sowohl an der westafrikanischen Küste als im Indischen Ozean gegen einen einzigen deutschen Hilfskreuzer helfen.

Unsere Hilfskreuzer haben, selbst wenn nur ein einziger von ihnen auf einem Ozean schwamm oder auch nur vom Feinde vermutet wurde, eine ganz ungeheuere moralische Wirkung gehabt. Die Versenkungsziffer, ob berechnet nach der Tonnage oder nach dem Geldwert, spielt eine geringere Rolle als diese moralische Wirkung, die sich nicht allein in Besorgnis und in Stillegung der Handelsschiffahrt, sondern vor allen Dingen auch in Mißtrauen gegen die Leistungen der Kriegsmarine und in Unzufriedenheit mit den Maßnahmen der Regierung äußerte. Die Wirkung eines Hilfskreuzers war namentlich deshalb beträchtlich größer als die Engländer es zugeben, weil es sich zeigte, daß sie nicht in der Lage gewesen sind, auch nur einen Hilfskreuzer, der sich auf seinem Jagdgebiet betätigte, zu fassen.

An dieser Stelle sei eingeschaltet, daß selbst die scharfe englische Blockade nördlich von England nicht genügte, um unseren Schiffen den Weg zu verlegen. Sieht man von „Greif" und „Leopard" ab, deren Auslaufen verraten worden war, so sind alle Schiffe, die die Blockade brechen wollten, auch tatsächlich durchgekommen, „Kaiser Wilhelm der Große" ausreisend, „Berlin" ausreisend, „Meteor" 1. Reise aus- und einreisend, „Möwe" zweimal aus- und einreisend, „Yarrowdale" einreisend, „Wolf" ein- und ausreisend, „Igotz Mendi" einreisend, „Libau", das Schiff, welches den irischen Aufstand unterstützte, sowie „Rubens" und „Marie", die Waffen nach Ostafrika brachten, ausreisend. Schließlich kann auch „Seeadler" hinzugerechnet werden, der durch eine List die Blockade brach. — Eine stattliche Anzahl von Schiffen, ein Zeichen deutscher seemännischer Tüchtigkeit und ein Versagen des schweren Bewachungsdienstes der Engländer. Zahlreich sind auch die Gelegenheiten, bei denen die Aufmerksamkeit an Bord unserer Hilfskreuzer größer war als die aller unserer Feinde.

Es ist wohl anzunehmen, daß große Schnelldampfer als Hilfskreuzer, wie dies bei Kriegsbeginn stattfand, in Zukunft nicht wieder zu einem derartigen Dienste verwendet werden. „Kaiser Wilhelm der Große" und „Cap Trafalgar" wurden schon beim ersten Kohlennehmen, d. h. bevor sie ihre eigentliche Tätigkeit als Hilfskreuzer begannen, durch überlegene Kräfte vernichtet. In beiden Fällen war ihr Aufenthalt den Engländern sehr schnell bekanntgeworden, namentlich weil bei Kriegsbeginn eine sehr große Offenherzigkeit im Funkverkehr und nicht die Vorsicht waltete wie

im späteren Verlauf des Krieges, auch erleichterte ihr auffälliges Äußere ihre Feststellung. — Dem Hilfskreuzer „Cormoran“ war ein Tätigkeitsgebiet zugewiesen, das er ohne Kohlenauffüllung nicht erreichen konnte, die Kohlenzufuhr war aber, weil kostbare Zeit versäumt war, vom Feinde bereits abgeschnitten. Es bleiben daher für eine zusammenfassende Betrachtung der Hilfskreuzer der ersten Kriegsmonate nur die beiden großen Dampfer „Kronprinz Wilhelm“ und „Prinz Eitel Friedrich“ übrig.

Trotz mustergültigster Führung des Hilfskreuzers „Kronprinz Wilhelm“, die geradezu ein Schulbeispiel darstellt, wie durch tägliche, oft stündliche Überlegungen acht Monate lang mit einem kohlenfressenden Schnelldampfer operiert werden kann, ist das Ergebnis der Versenkungen außerordentlich gering. „Kronprinz Wilhelm“ hat durchschnittlich im Monat nur zwei Schiffe vernichtet. Fast ein Drittel der Zeit ist verlorengegangen dadurch, daß im offenen Ozean Kohlen und Proviant übergenommen werden mußten. Während dieser Zeit war der Hilfskreuzer gezwungen, sich verborgen zu halten. Hieraus ergibt sich auch die sehr geringe Zahl von Schiffen, die „Kronprinz Wilhelm“ überhaupt angetroffen hat, nämlich monatlich im Durchschnitt 4, und von diesen wurden wiederum 12 so vorübergelassen, daß sie das Schiff als Hilfskreuzer nicht erkannten. Es ist sehr schwer, einen Schluß zu ziehen, wieweit die Tätigkeit S. M. S. „Karlsruhe“ dazu beigetragen hat, die Aufmerksamkeit des Feindes von „Kronprinz Wilhelm“ abzulenken. Zweifellos aber hat die Tätigkeit der „Karlsruhe“ und das Suchen des Feindes nach diesem Schiff noch lange nachdem es gesunken war, den Hilfskreuzer „Kronprinz Wilhelm“ entlastet. Das Streben des Kapitänleutnants Thierfelder war ganz folgerichtig auf möglichst lange Erhaltung seines Hilfskreuzers und damit auf eine allmähliche Steigerung des moralischen Drucks auf den Feind eingestellt. Er durfte es nicht einmal darauf ankommen lassen, gesehen zu werden, wenn er nicht schon *vorher* den sicheren Erfolg buchen konnte. Hierdurch war dem Schnelldampfer von vornherein größte Zurückhaltung auferlegt und seine praktische Wirkung beschränkt. Ein „harmloses“ Annähern an einen Gegner und ein „Demaskieren“ für eine kriegerische Maßnahme fiel bei einem Vierschornsteinschiff von solcher Größe ganz fort. Das höchste Ziel, Durchhalten, solange Maschinen, Kessel und Schiffskörper brauchbar waren und der Gesundheitszustand der Mannschaft es zuließ, wurde durch stärkste Willenskraft und kluges Berechnen des Kommandanten erreicht.

Auf dem Hilfskreuzer „Prinz Eitel Friedrich“ lagen die Verhältnisse völlig anders. In dem Augenblick, wo dieses Schiff an der Westküste Südamerikas vom Kreuzergeschwader entlassen wurde und nun auf sich selbst

angewiesen war, ist durch den Umstand, daß an Bord des Seglers „Jean" 3000 Tonnen Kohlen erbeutet wurden, die Kohlenfrage, die bei „Kronprinz Wilhelm" die Hauptrolle spielte, ganz in den Hintergrund getreten. „Prinz Eitel Friedrich" war zu dieser Zeit bereits fast 5 Monate hintereinander im Kriegsdienste gefahren, so daß Maschine, Kessel und Schiffskörper eine starke Beanspruchung hinter sich hatten und jedenfalls in absehbarer Zeit einer Überholung bedurften. Der Kommandant rechnete auf Grund der vorhandenen Kohlenmengen und des Zustandes seines Schiffes sich ein örtliches Ziel aus, das er unbeirrt verfolgte. Dieses Ziel lag innerhalb einer sicher erreichbaren Grenze, und Korvettenkapitän Thierichens wäre wohl nur dann von seinem Ziele abgewichen, wenn ihm ein günstiger Zufall eine neue Kohlenauffüllung gebracht hätte. Ein Suchen nach Kohlen kam für den Kommandanten, so wie die Dinge im Atlantischen Ozean lagen, nicht in Frage, weil es für den Hilfskreuzer mehr Nachteile wie Vorteile gebracht hätte. „Prinz Eitel Friedrich" hat großen Nutzen daraus gezogen, daß sein Auftreten im Atlantischen Ozean völlig unbekannt war. Er ist niemals funktelegraphisch gemeldet worden, er wurde gewissermaßen von „Karlsruhe" und „Kronprinz Wilhelm" überschattet, und er vermied, um unbekannt zu bleiben, die Abgabe von 350 Gefangenen, obwohl sich hierzu Gelegenheit bot.

Beide Schiffe, „Kronprinz Wilhelm" und „Prinz Eitel Friedrich", legten am Schluß ihrer Kreuzerfahrt in einem neutralen Hafen auf. Es war Zufall, daß dies der gleiche Hafen, Newport News, war. Es war aber k e i n Zufall, daß dies ziemlich gleichzeitig eintrat, denn beide Schiffe waren in gleichem Maße verbraucht. Setzt man den Fall, daß es möglich gewesen wäre, durch entsprechende Dispositionen in bezug auf den Kohlenverbrauch bis in einen Heimathafen zu kommen, so würden die Leistungen dieser beiden Hilfskreuzer höher gewertet worden sein, als dies tatsächlich geschehen ist. Es darf aber wohl als sicher angenommen werden, daß ein Durchbruch der beiden auffälligen Hilfskreuzer im April 1915 durch die Bewachungslinie nördlich von England ausgeschlossen war und jeder Versuch zum Verlust der Schiffe geführt hätte. Auch der Admiralstab und der Flottenchef, die über die Tätigkeit des „Kronprinz Wilhelm" sehr genau informiert waren, sind der gleichen Ansicht gewesen. Die Kommandanten handelten daher r i c h t i g, ihre Schiffe aufzulegen, nachdem sie die letzte Kraft aus ihren Schiffen herausgeholt hatten.

Die moralische Wirkung von „Kronprinz Wilhelm" und „Prinz Eitel Friedrich" ist jedoch aus verschiedenen Gründen geringer gewesen als die von „Möwe" und „Wolf"; einerseits, weil man bei Kriegsbeginn zwar mit Hilfskreuzern rechnete, aber den gewaltigen Schutz Englands noch sehr

hoch veranschlagte, andererseits aber, weil den Schnelldampfern das „Piratenhafte" fehlte. Sobald einer der beiden großen ehemaligen Passagierdampfer auftauchte, wußten die Besatzungen der fremden Frachtdampfer, und vor allen Dingen etwaige Passagiere, wen sie vor sich hatten. Man erschrak wohl darüber, aber man empfand von vornherein, daß man nicht einem Piratenschiff, sondern einem Wohnschiff gegenüberstand, das imstande war, Gefangene aufzunehmen, unterzubringen und zu verpflegen. Die Angst um das leibliche Wohl war, soweit noch nicht die Greuelpropaganda wirkte, ausgeschaltet. Auch sah man die Schiffe als harmloser an, weil ähnliche Hilfskreuzer auch im englischen Dienst Verwendung fanden.

Ganz anders lagen die Dinge bei „Möwe" und „Wolf". Dies sind die Hilfskreuzer, die nicht aus theoretischen Überlegungen der Vorkriegszeit, sondern aus der Praxis des Krieges sich entwickelten. — Da die zur gleichen Klasse gehörigen Hilfskreuzer „Greif" und „Leopard" schon bei ihrer Ausreise in der Nordsee vernichtet wurden, wobei in beiden Fällen Verrat und Spionage eine traurige Rolle spielten, so können diese letzteren Schiffe außer Betracht gelassen werden. Ihr Untergang ist aber ein Beweis, daß strengste Geheimhaltung für jedes kriegerische Unternehmen von höchster Wichtigkeit ist. — Auch das Segelschiff mit Hilfsmotor „Seeadler" kommt nicht weiter in Frage, da seine Tätigkeit auf einer Kriegslist beruht, die nur einmal angewendet werden konnte. Wenn schon die praktische Leistung von „Möwe" und „Wolf" in bezug auf die große Anzahl versenkter feindlicher Schiffe hoch anerkannt werden muß, so dürfte doch die moralische Wirkung beim Feinde noch höher einzuschätzen sein. Eine moralische Wirkung tritt aber stets erst ein, nachdem seitens des Hilfskreuzers Erfolge bekanntgeworden sind, die aufgebauscht durch eine sensationslüsterne Presse und durch Angst und Übertreibung schnell ins Ungeheure wachsen. Die moralische Wirkung von „Möwe" und „Wolf" konnte von einem einzelnen Schiff kaum noch überboten werden.

In der englischen Admiralität wurden ernste Überlegungen angestellt, ob ein deutscher Hilfskreuzer wohl den Auftrag hätte, einen Teil der zahlreichen Kohlendampfer, die namentlich in Niederländisch-Indien lagen, mit Geschützen auszurüsten, so daß im Fernen Osten plötzlich eine Anzahl solcher „Piratenschiffe" unvermutet auftauchen könnte. Man zerbrach sich den Kopf darüber, wie und wo die deutschen Hilfskreuzer operierten, und wußte während der ganzen Kriegsdauer fast nichts über militärische Einzelheiten. Das amtliche englische Seekriegswerk bringt über unsere Hilfs-

kreuzer nur sehr wenig und stützt sich hierbei vielfach auf belletristische Veröffentlichungen, es gibt aber offen zu, daß überall, wo englische Gegenwirkung eintrat, diese „zu spät" gekommen wäre.

Zunächst drängt sich die Frage auf, ob es nicht zweckmäßig gewesen wäre, statt der wenigen Kreuzer eine wesentlich größere Anzahl zu entsenden. Man machte aber mit „Möwe" überhaupt erst auf Drängen des Korvettenkapitäns Graf zu Dohna einen Versuch und glaubte nicht recht an Kreuzererfolge, bis der Kommandant den Beweis geliefert hatte. „Möwe" und „Wolf" traten auch erst im zweiten bzw. dritten Kriegsjahre in die Erscheinung, in einer Zeit, wo bereits das U-Boot sehr beträchtliche Erfolge aufzuweisen hatte, die nach der benötigten Zeit, nach der versenkten Tonnage und nach der geringen Zahl des erforderlichen Personals die Leistungen eines Hilfskreuzers übertrafen. Die Wirkung der Hilfskreuzer ergänzte aber die Tätigkeit der U-Boote dadurch, daß die Versenkungen von Handelsschiffen in Gewässern auftraten, die von U-Booten nicht bedroht waren.

Eine größere Anzahl von Hilfskreuzern der „Möwe"- und „Wolf"-Klasse hätte allein nicht kriegsentscheidend gewirkt, aber gemeinschaftlich mit dem U-Bootkrieg hätten zahlreiche Hilfskreuzer in den Jahren 1917 bis 1918 vielleicht das, was zum Siege fehlte, beitragen können, namentlich, wenn die nord- und südatlantischen Wege an ihren Anfangspunkten stark bedroht worden wären. Besonders fühlbar hätte sich aber die Tätigkeit von Hilfskreuzern bei Kriegsbeginn ausgewirkt, wenn diese in großer Zahl gleich fern von der Heimat angesetzt worden wären. Wären beispielsweise von Kiautschou aus statt der beiden mit vielen Geschützen bestückten Hilfskreuzer „Cormoran" und „Prinz Eitel Friedrich" die Kohlendampfer der Etappe Manila und Batavia mit nur je einem Geschütz und einem kriegsbegeisterten aktiven Mannschaftszuschlag unter einem tüchtigen jungen Kommandanten ausgerüstet und besetzt worden, dann wäre zu einer Zeit, als noch kein Handelsdampfer bewaffnet war, in australischen und indischen Gewässern eine ungeheure Verwirrung entstanden. Die Wirkung dieser Hilfskreuzer hätte, außer durch „Emden" vielleicht noch durch „Nürnberg" im Fernen Osten und durch „Leipzig" und „Dresden" an der amerikanischen Westküste unterstützt, aufs höchste gesteigert werden können. Ein Kreuzerkrieg großen Ausmaßes ist infolge unserer ganz auf die heimische Schlachtflotte gerichteten Einstellung und infolge grundsätzlicher Ablehnung der „Jeune école" niemals durchdacht worden. Der zur See Schwächere besitzt aber im Kleinkrieg in dem Hilfskreuzer eine starke moralische Waffe, die um so wuchtiger wirkt, wenn sie sofort mit aller Energie bei Kriegsausbruch gehandhabt und nicht bloß

von der Heimat, sondern auf allen Meeren gleichzeitig angesetzt wird. Wir hatten den vorzüglichsten Etappendienst und eine großzügig durchdachte Kohlenversorgung, verwendeten aber nicht solche Hilfskreuzer, die wir tatsächlich leicht hätten haben können. Jeder Krieg erschüttert die Gemüter bei Kriegsbeginn am meisten, namentlich wenn auf See alle Verkehrsadern auf allen Ozeanen gleichzeitig bedroht werden. Später läßt diese Wirkung nach, denn der Mensch gewöhnt sich an jede, selbst die furchtbarste Form einer Kriegführung; auch findet er mit der Zeit bald eine geeignete Abwehr, selbst wenn diese nur in völliger Gleichgültigkeit bestehen sollte. Die Überraschung und die Schnelligkeit spielen bei einer großen Aktion die Hauptrolle.

Ein Hilfskreuzer hat den Höhepunkt seiner militärischen Leistung meist erreicht, sobald er durch die Zahl der feindlichen Gefangenen oder Neutralen aufgefüllt oder gar überfüllt ist. Dies tritt nach Ansicht der Kommandanten ungefähr in dem Zeitpunkt ein, wenn die Zahl der Gefangenen die der eigenen Schiffsbesatzung übersteigt. Es wird aber höchste Zeit, die Gefangenen abzuschieben, wenn sie das Doppelte der eigenen Besatzung erreichen[1]). Durch den Abtransport wird die Tätigkeit des Hilfskreuzers gewöhnlich sofort entdeckt. Eine Ausnahme hat der Fall „Yarrowdale" gebildet, weil es gelang, die Gefangenen nach Deutschland zu schicken.

Alle Hilfskreuzerkommandanten haben es daher als unzweckmäßig und gefährlich angesehen, solche Schiffe zu kapern, von denen sie annehmen durften, daß sie an Bord sehr zahlreiche Passagiere, namentlich Frauen und Kinder, hatten. — Schiffe dagegen, die nur die notwendigste Besatzung an Bord hatten, zeigten vielfach, daß diese sich aus Angehörigen der verschiedenen Rassen zusammensetzten, die körperlich mehr oder weniger verwahrlost waren. Sie brachten Krankheiten mit an Bord, auch waren sie viel weniger widerstandsfähig als unsere eigenen Besatzungen, obwohl sie weniger strapaziert wurden und die gleiche Nahrung bekamen.

Daß die Versorgung mit Brennstoff die größten Schwierigkeiten macht, ist jedem Leser wohl ohne weiteres klargeworden. In Zukunft werden Öl an Stelle von Kohle und Ölmotoren an Stelle von Dampfmaschinen eine wichtige Rolle spielen, die hier aber nicht weiter erörtert werden soll. Eng im Zusammenhang mit dem Brennstoff steht die Frage der Geschwindigkeit. Bei Kriegsbeginn hielt man 17 Seemeilen für das zulässige Minimum, bei Kriegsende hatte der letzte Hilfskreuzer „Wolf" nur 10,5 Seemeilen Höchstgeschwindigkeit. Dieser Rückgang kann leicht zu einem falschen Schluß führen. „Wolf" hatte jedoch in erster Linie eine Minenaufgabe, die einen

[1]) Der Hilfskreuzer „Seeadler" hat seine Gefangenen erst abgeschoben, als sie das Vierfache der eigenen Besatzung erreichten.

Marsch um den halben Erdkreis erforderte, durfte bis zur Erledigung der Minenaufgabe keine Kohlen kapern, mußte daher, um seiner Sonderaufgabe gerecht zu werden, mit der Kohlenladung durchhalten. Dies war aber nur möglich, wenn ein Schiff mit geringerer Geschwindigkeit gewählt wurde. Maßgebend dürfte die Ansicht des „Möwe"-Kommandanten sein. „Möwe" lief im Maximum 14 Seemeilen. Diese Geschwindigkeit war ausreichend, sie lag an der oberen Grenze des Durchschnitts aller Frachtdampfer. Korvettenkapitän Graf zu Dohna hält es aber für wünschenswert, wenn diese Grenze in Zukunft überschritten würde, um wertvolle armierte Handelsdampfer schnell einholen und überwältigen zu können. Das würde aber die Zahl der als Hilfskreuzer geeigneten Schiffe wieder erheblich vermindern und ihre Kohlenversorgung erschweren. Es erscheint daher doch wohl besser, die Zahl der Hilfskreuzer zu erhöhen und auf eine Steigerung der Geschwindigkeit zu verzichten. Der Mangel an Geschwindigkeit muß durch geschickte Führung ersetzt werden.

Ebenso wichtig wie der Brennstoff ist der Proviant an Bord eines Hilfskreuzers. Es ist unter Umständen in See leichter und weniger zeitraubend, Kohlen überzunehmen als Proviant. Fast jedes gekaperte Fahrzeug hat nur sehr geringe Mengen an Lebensmitteln an Bord, gerade ausreichend für die eigene Besatzung von Hafen zu Hafen. Eine Ausnahme bilden die Lebensmitteldampfer, doch hatten diese gewöhnlich nur Gefrierfleisch, Weizen oder Reis geladen. In allen Kriegstagebüchern ist vermerkt, daß es von der Besatzung stets mit besonderer Freude begrüßt wurde, wenn Frischproviant, namentlich Gemüse und Kartoffeln, an Bord kam. Auch die Trinkwasserfrage hat vielfach eine erhebliche Rolle gespielt, denn es bleibt immer nur ein notdürftiger Ersatz, auf destilliertes Wasser oder auf aufgefangenes Regenwasser angewiesen zu sein.

Die Menge des vorhandenen Brennstoffes und die Güte des Proviants bildeten das Stimmungsbarometer für die Mannschaft. Es traten sofort Depressionen ein, wenn die Kohlenknappheit oder die Verpflegungslage Schwierigkeiten machten.

Bei den in der Heimat ausgerüsteten Hilfskreuzern, wie „Möwe" und „Wolf", ist die Bekleidungsfrage nicht in die Erscheinung getreten. Sie sei aber hier der Vollständigkeit halber erwähnt, weil sie auf „Kronprinz Wilhelm" besondere Maßnahmen erfordert hat und bei plötzlicher Ausrüstung von Hilfskreuzern im Auslande berücksichtigt werden muß.

Was die Armierung anbetrifft, so läßt sich deutlich verfolgen, daß diese fortlaufend immer verstärkt und verbessert wurde. Die Schnelldampfer als Hilfskreuzer hatten eine völlig unzureichende Armierung, bei der auch eine Feuerleitung kaum vorgesehen war. Großadmiral von Tirpitz

hat nach dem Kriege geäußert, daß für die Armierung von Hilfskreuzern keine Geldmittel zur Verfügung gestanden hätten und man daher nur auf alte und leichte Geschütze zurückgegriffen habe. — Auch der Hilfskreuzer „Meteor" als Minenleger, der Vorgänger von „Möwe", besaß nur eine Armierung von zwei 8,8 cm-Geschützen. Erst Korvettenkapitän Graf zu Dohna forderte sofort fünf 15 cm-Geschütze, deren Zahl sich bei „Wolf" bis auf sieben 15 cm erhöhte. Beide Kommandanten, sowohl Korvettenkapitän Graf zu Dohna als auch Fregattenkapitän Nerger betonen in ihren Berichten, daß die Armierung eines Hilfskreuzers, nachdem auch zahlreiche feindliche Handelsschiffe bewaffnet worden seien, so stark sein müsse, daß sofortige überlegene Artilleriewirkung auf den Gegner gesichert sei. Armierung und Feuerleitungsanlage müßten so beschaffen sein, daß einem feindlichen Hilfskreuzer oder einem ungeschützten Kleinen Kreuzer mit Erfolg gegenübergetreten werden könne. Bei Durchführung einer derartigen Bewaffnung wird der Gegner gezwungen, von vornherein ganz andere Maßnahmen als bisher üblich zu treffen. Auf irgendwelchen Schutz wird man leider verzichten müssen. Der beste Schutz bleibt schnellstes, treffsicheres eigenes Artilleriefeuer.

Die Torpedowaffe ist nur als Gelegenheitswaffe zur Wirkung gekommen. An Bord der Hilfskreuzer, deren Dienstbetrieb zum größten Teil in Kohlennehmen und im Umtrimmen von Kohlen besteht, läßt sich die Torpedowaffe schwer konservieren, auch erfordert sie in besonderem Maße ausgebildetes Spezialpersonal. Man kann wohl sagen, daß unsere Hilfskreuzer in bezug auf die Torpedowaffe materiell überarmiert waren, an Personal aber nicht alles das erhalten hatten, was zur vollen Gefechtshöhe nötig war. Als „Möwe" und „Wolf" ausgerüstet wurden, war bereits ein großer Bedarf an Torpedospezialisten für U-Boote und Torpedoboote vorhanden, so daß die Hilfskreuzer erst an zweiter Stelle berücksichtigt wurden.

Die Artillerie bleibt stets die Hauptwaffe, und dies wird wiederum zur Folge haben, daß sich Hilfskreuzer in Zukunft nicht in Lagen begeben werden, wo die Torpedowaffe viel Aussicht auf Erfolg hat. Zum Versenken einer Prise scheint ein Torpedo nicht nötig zu sein. Man kann sich dem Eindruck nicht entziehen, daß ein solcher Torpedoschuß manchmal gefeuert wurde, um den Torpedomannschaften auch einmal eine Gelegenheit zum Schuß zu gönnen. Ein Hilfskreuzer hält aber selbst dann, wenn er schnell die Überlegenheit über einen Gegner erzwingt, in der Regel nur ein einziges Gefecht mit einem Kriegsfahrzeug aus, und in einem solchen Zweikampf dürften wohl höchstens vier Torpedos verschossen werden. Auf Grund dieser Überlegungen erscheint es zweckmäßig, die große

Zahl der Torpedorohre (vier) und der Torpedos (zwölf) wesentlich einzuschränken, dafür aber für möglichst große Bestreichungswinkel der wenigen Rohre zu sorgen.

Im Weltkriege hatte der größte Teil der Handelsdampfer noch keine Funktelegraphie, und wenn eine solche vorhanden war, wurde sie, als es not tat, in vielen Fällen nicht benutzt. Dies wird in Zukunft anders sein. Selbst der kleinste Dampfer wird mit einer Funkeinrichtung ausgerüstet sein und wird wissen, wie er sie im Notfalle blitzschnell verwendet. Es soll hier nicht auf technische Zukunftsmöglichkeiten, sondern nur auf die Erfahrungen des Krieges hingewiesen werden.

Die große Anzahl von Funksprüchen, die ohne Rücksicht auf die Kriegslage von allen, auch den neutralen, Handelsschiffen dauernd gemacht wurden, haben bei der scharfen Beobachtung aller Funksprüche unseren Kommandanten ein ziemlich richtiges Bild der Gesamtlage gegeben. Es gehört dazu allerdings jene peinliche gewissenhafte Beobachtung, wie sie auf allen unseren Hilfskreuzern stattgefunden hat. Ganz allgemein kann man die Behauptung aufstellen, daß der feindliche und neutrale Funkverkehr unseren Hilfskreuzern mehr nützlich als schädlich gewesen ist. Im internationalen Seeverkehr wird sich eine Funkdisziplin wohl niemals durchführen lassen, zumal das Mitteilungsbedürfnis und das Erfragen von Neuigkeiten namentlich im Kriege besonders groß ist. Im nationalen Handelsverkehr aber muß dieser Angelegenheit für den Kriegsfall die erforderliche Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Mit einem Flugzeug ist nur „Wolf" ausgerüstet gewesen, und dieses hat sehr gute Dienste geleistet. Der Kommandant des „Wolf" hält daher die Verwendung von Flugzeugen auf Hilfskreuzern für nötig, aber die Flugzeuge müssen so aufgestellt werden, daß sie die Tarnung des Schiffes nicht illusorisch machen, müssen leicht ein- und aussetzbar sein und schnell starten können. Auf „Wolf" mußte zur Aufrechterhaltung der Tarnung des Schiffes das Flugzeug im Laderaum untergebracht und dazu abgetakelt werden. Um es zu verwenden, war eine mehrstündige Arbeit notwendig; dies hatte den Kommandanten der „Möwe" veranlaßt, ein Flugzeug abzulehnen.

Wenn einem Hilfskreuzer Minen mitgegeben werden, so ist hiermit stets eine Sonderaufgabe verbunden, die immer nur von Fall zu Fall betrachtet werden kann. Solange aber noch Minen an Bord sind, ist der Hilfskreuzer für den Kaperkrieg nur in geringem Maße zu verwenden. „Wolf" hat die letzten Minen ungefähr nach neunmonatiger Reise gelegt, so daß diese lange Zeit für einen Kaperkrieg nicht in Betracht kommt, obwohl bei Gelegenheit ein Schiff erbeutet wurde. „Wolf" war durch seine

schwierigen Minenaufgaben gebunden, doch haben sich die Minen nicht nur materiell, sondern vor allem auch moralisch mindestens in dem gleichen Maße ausgewirkt wie ein reiner Kaperkrieg.

Im Weltkriege hatten wir in bezug auf den Kreuzerkrieg insofern einen Vorteil, als der bei weitem größere Teil aller Schiffe feindliche oder solche waren, die für den Feind Kriegskonterbande fuhren. Der Hilfskreuzer war „der Hecht im Karpfenteich". Ganz anders würden die Dinge gelegen haben, wenn wir nicht England, sondern nur die beiden benachbarten Kontinentalmächte, Frankreich und Rußland, als Gegner gehabt hätten. In diesem Falle wären die Angriffsobjekte wesentlich geringer und die Zahl der neutralen Schiffe beträchtlich größer gewesen, auch ist eine Kontinentalmacht nicht so sehr auf Zufuhr über See angewiesen wie England. Jedes neutrale Schiff aber hätte, wie dies bereits im Kriege mit einer gewissen Schadenfreude geschah, sofort den Hilfskreuzer gemeldet, wenn er als solcher erkannt worden wäre.

Der Krieg mit Hilfskreuzern ist ein u n blutiger Krieg. Er richtet sich nur gegen das Material und unterbindet die Wirtschaft. Da, wo, abgesehen vom Gefecht Hilfskreuzer gegen Hilfskreuzer, Blut geflossen ist, geschah dies nur, wenn sich ein Handelsschiffskapitän leichtfertig zur Wehr setzte; glücklicherweise waren dies nur Ausnahmefälle.

Wie lange ein Kreuzerkommandant den Kreuzerkrieg durchhalten kann, vorausgesetzt, daß er in keine ernste Kampfhandlung verwickelt wird, ist schwer zu sagen. Der Admiralstab hatte, als er für „Wolf" die größte bisher gegebene Aufgabe stellte, doch nur mit sieben Monaten Abwesenheit gerechnet. Hierbei hatte er aber nicht berücksichtigt, daß durch Wind und Wetter, durch Bewachsen des Schiffsbodens und durch sonstige, namentlich maschinelle Einflüsse erhebliche Verzögerungen eintreten konnten. Fregattenkapitän Nerger berichtet über sein letztes Gespräch bei der Abmeldung beim Chef des Admiralstabes folgendes:

Chef des Admiralstabes: „Wie lange glauben Sie, daß Ihr Unternehmen dauern wird?"

Fregattenkapitän Nerger: „Mindestens ein Jahr."

Ch. d. A.: „Das hält das Schiff nicht aus."

N.: „Das Schiff ist neu, ist gut, die Maschine ist gut, die Kessel sind freilich nicht ganz sicher, ich sehe aber trotzdem nicht ein, weshalb das Schiff nicht ein Jahr aushalten sollte."

Ch. d. A.: „Ich wünsche Ihnen, daß Sie damit recht haben, aber die Besatzung wird das keinesfalls aushalten. Solange war ein Handelsdampfer noch nie im Krieg."

N.: „Auch das sehe ich nicht ein, denn auch zu der Besatzung habe ich Vertrauen, sie ist gut. Ich hoffe, daß auch sie aushalten wird, wenn nicht, ist allerdings volle Erfüllung der Aufgabe nicht möglich, denn schneller geht es nicht."

Ch. d. A.: „Ich wünsche, daß Ihr Vertrauen zu Schiff und Besatzung sich bestätigt. Ich wünsche Ihnen eine glückliche Fahrt."

Tatsächlich haben Schiff und Besatzung diese Zeitangabe noch um 25 v. H. überschritten.

Der Kommandant, Fregattenkapitän Nerger, *glaubte* an sich selbst, an seine Leute und an sein Schiff. Er sah ein *erreichbares* Ziel vor Augen, und dieser zielsichere, felsenfeste Glaube ist Grundbedingung für eine derartige Unternehmung.

Beide Kreuzerkommandanten, Fregattenkapitän Nerger und Korvettenkapitän Graf zu Dohna, betonen, daß die Auswahl der Mannschaft, namentlich in bezug auf den *Charakter* jedes einzelnen, bei derartig schweren und langdauernden Aufgaben eine ganz besonders sorgfältige sein muß. Nicht jeder Matrose oder Heizer, der auf einem Schiff in der Heimat sehr gut sein mag, ist für einen Hilfskreuzer geeignet. Unruhige und kritisch veranlagte Menschen gehören nicht auf einen Hilfskreuzer, der in erster Linie Gleichmut, Ausdauer und Beharrlichkeit verlangt. — Geschützführer und Funkspezialisten sind sorgfältig auszuwählen. Abgesehen vom Kommandanten, der besonders für den Hilfskreuzer vorgesehen wurde, sind aktive und Reserveoffiziere nach Bedarf auf die Schiffe kommandiert worden. Jeder hat gezeigt, daß er seine Stellung voll ausgefüllt hat.

Das Ziel kann dem Kreuzerkommandanten nicht vorgeschrieben werden, er muß, ohne nach Abenteuern zu streben, es sich selbst stecken. — „Kreuzerkrieg nach eigenem Ermessen", wie es in den Operationsbefehlen meist lautete, wird stets die gegebene Lösung sein. Sie bedeutet „Durchhalten bis zur Erschöpfung aller Mittel in bezug auf Schiff und Besatzung". Verfolgt man die Leistung unserer Hilfskreuzer, so findet man, daß die Abnutzung von Material und Personal ziemlich gleichlaufend ist, und daß bei schnell sich abnutzendem Material auch das Personal schneller verbraucht wird. Es ist falsch, alte oder gar wertlose Schiffe als Hilfskreuzer zu verwenden.

Alle unsere Hilfskreuzerkommandanten, Offiziere und Mannschaften, auch auf den Schiffen, deren Tätigkeit durch den Feind schnell beendigt worden ist, haben gezeigt, daß sie das leisteten, was von ihnen gefordert wurde, daß sie stets ihr Ziel so hoch wie möglich steckten: *Erfolg oder ehrenvoller Untergang.*

Personenverzeichnis.

Andreſen, Lt. z. S. d. R. 223
Anger, Bts. Mt. 218.
Arnſperger, Dr., Schiffsarzt 39, 66.
Arps, Kaptlt. 11, 12, 21, 23.
v. Auerswald, Lt. z. S. 237.
Aye, Kaptlt. 11.

Badewitz, Lt. z. S. d. R. 143, 152—164, 179—182, 223.
Ballerſtedt, Dr., M. St. Arzt 89.
Ballin, Gen. D. 142.
Bartlett, amerik. Oblt. z. S. 110, 112.
Bartram, Dr., Schiffsarzt 39.
Beatty, engl. Admiral 236.
Becker, Lt. z. S. d. R. 11.
Becker, Hilfsoffz. 39.
Beierl, Mech. Mt. 263.
Beinitz, Torp. Maſch. 212, 218.
Berg, Lt. z. S. d. S. II 143, 156—158.
Berka, M. Ob. Ing. 89.
Bethke, Oblt. z. S. 143.
Beuershauſen, Ob. Strm. 111.
Biermann, Vizeſtrm. d. R. 39.
Blanert, Kapitän 26.
Blum, Ob. Maſch. 111.
Boeters, Kaptlt. z. D. 223.
Bohmke, Heizer 205.
v. Bothmer, Kaptlt. 241.
Boy-Ed, Freg. Kapt. 40, 82, 136.
Brammer, Schiffsoffz. 37.
Brandes, Kaptlt. 237, 261, 309, 315 ff.
Brauer, Kaptlt. 113.
Brehmer, Freg. Kapt. 326.
Brinkmann, Vizefeldw. d. R. 39.
Broderſen, M. Baurat 144.
Bruder, Min. Ob. Mtr. 263.
Bruhnſen, M. Ob. Ing. 211.
Brunner, Kaptlt. 92.
Bruns, Ob. Maſch. 143.
Bünte, Lt. z. S. 26, 29, 30.
Burkhart, Ob. Verm. Gaſt 111.
Buſekiſt, Hilfsing. 26.
Butterbrodt, Ob. Heizer 205.
v. Bychelberg, Lt. z. S. 211, 212, 218.

Caſper, Dr., Oberarzt d. R. 39, 66, 75.
Chriſtel, Dr., M. Ob. Aſſ. Arzt d. R. 223.
Clauſen, Oblt. z. S. 89.
Collmann, Korv. Kpt. 89.
Collmorgen, Kapitän 37.
Cording, Oblt. z. S. 113.
Coulmann, Kaptlt. 89.
Cradock, engl. Admiral 38, 42.
Creutzfeldt, Dr., M. Ob. Aſſ. Arzt 211, 212.

Day, Commander 234, 235.
Dietrich, Torp. Oblt. 237.
Direnga, Kapitän 53.
Dönitz, Vizeſtrm. d. R. 113, 128.
Graf zu Dohna-Schlodien, Korv. Kapt. 3, 141, 143 ff., 362—368.
Dreßler, Kaptlt. 89, 108, 110.

v. Elpons, Oblt. z. S. d. R. 89, 107.
Elſon, Oblt. z. S. d. R. 211.
Engelbrecht, Lt. z. S. d. R. 89.
Erasmi, Lt. z. S. d. R. 11.
Erdmann, Ob. Mtr. 351.
Eyring, Lt. z. S. d. R. 42.

Feddersen, Oblt. z. S. d. S. I 26, 28, 29.
Fiedler, M. Ob. Zahlm. 113.
Finke, M. Ob. Zahlm. 26.
Fix, Hilfsoffz. 39.
Forſtreuter, Vizeſtrm. d. R. 39.
Frank, Oblt. z. S. 89, 107.
Frankl, Lt. z. S. d. S. II 223.
Fratſcher, Lt. z. S. d. R. 89.
Freemantle, engl. Admiral 171, 172, 184, 186.
Freſe, Kaptlt. d. S. I 42.
Froehlich, Hilfsing. 11.

Gärtner, Ob. Strm. 216.
Gaſt, Min. Mtr. 320.
Gebhard, Dr., Lt. d. R. 89, 101, 107.
Gelhaar, M. St. Arzt 11.
Gemündt, Oblt. z. S. d. R. 26.
Gerner, Min. Ob. Heizer 193.
Gläſer, Ob. Verm. Gaſt 108.
Glaſer, Ob. Mtr. 111.
Gieſecke, M. Ob. Ing. 26.
Graebing, M. Ing. 11.
Grätz, Heizer 205.
Grahn, Kapitän 39—41, 44, 50, 63.
Grant, engl. Admiral 252.
Großmann, M. Ob. Zahlm. 89.
Güntzel, Kaptlt. 146.
Günzel, Oblt. z. S. 113, 123, 125, 126.

Hampe, Min. Heizer 263.
Hang, M. Ob. Zahlm. 11.
Hanſen, Lt. z. S. d. R. 26.
Hashagen, Kaptlt. d. R. 11.
Hauswaldt, Dr., M. Ob. Aſſ. Arzt d. R. 237.
Heiſing, Lt. z. S. 89.
Hellemeyer, M. Zahlm. 237.
v. Helmholt, Lt. z. S. d. R. 143, 203.
Henricy, M. Ob. Ing. 113.
Hentſchel, Lt. z. S. d. R. 42.
Hermann, Korv. Kapt. 238.
Heſpe, Oblt. z. S. 113.
Hinrichs, Meiſtersmaat 282.
Hoffmann, Vizeſtrm. d. R. 39.
Hoppe, Kaptlt. 242.
Horbach, Kaptlt. 89.

Jaurès, franz. Admiral 172.
Jellicoe, engl. Admiral 214, 220.

Jonetz, Oblt. z. S. 11.
Jüngling, Kaptlt. d. R. 211, 212, 213.
Jung, Kaptlt. 143.

Kienast, Oblt. z. S. 237.
Kircheiß, Lt. z. S. d. R. 325, 342, 343, 351.
Kirchner, Lt. z. S. d. R. 11, 23.
Kjer, Oblt. z. S. d. R. 39.
Klewitz, Oblt. z. S. 26.
Kling, Lt. z. S. d. R. 325 bis 327, 345 ff.
v. Knorr, Korv. Kapt. 309.
Koch, Oblt. z. S. a. D. 89.
Koch, Lt. z. S. 113.
Koch, Bootsm. 127.
Koehl, Dr., M. St. Arzt 89.
Köhler, Freg. Kapt. 40—42, 55, 68.
Köhler, Hilfslt. z. S. 143, 155, 180—185.
Korth, Hilfslt. z. S. 113.
Kortmann, Lt. z. S. d. R. 113, 125.
Kraus, Oblt. z. S. 26.
Krause, Masch. d. R. 325, 351.
Krübbe, Kapitän 47.
Krüger, Ob. Heizer 205.
Krüger-Kroneck, Dr., M. St. Arzt 113.
Kühnemann, Hilfsoblt. z. S. 113.
Kuenstler, Kapitän 77.
Kuhl, Torp. Oblt. 143, 155.

v. Laffert, Korv. Kapt. 223 ff.
Lange, Hilfslt. z. S. 26.
Langerhans, Kommodore 28—30, 37.
Langkopf, Kapitän 326.
Lawson, engl. Lt. z. S. d. R. 231, 234.
Leake, Captain 236.
Lenz, Heizer 205.
Loescher, M. Ob. Ing. 113, 123.
Loewe, Kapitän 99.
Lossau, M. Ob. Zahlm. 113, 123.
v. Luckner, Graf, Kaptlt. 325 ff.
Lüdemann, Steuerm. 325, 329, 351.
Lützkendorf, Hilfszahlm. 26.

Martin, Oblt. z. S. d. R. 211.
Meisel, Lt. z. S. 143.
Meller, Lt. z. S. d. R. 39.
Merewether, engl. Gouverneur 157.
Meyer, Kapitän 11.
Meyer, M. Feldhilfsarzt 223.
Meyer, M. Ing. 237.
Molchin, Kapitän 53.
Mollen, Kapitän 336.
Moller, Korv. Kapt. 28.
Moraht, Oblt. z. S. 89.
v. Müller, Freg. Kapt. 90, 114.
Müller, Oblt. z. S. 89, 110, 111.
Müller, Hilfsing. 113.
Mundt, Kaptlt. d. S. II 113.

Nebesky, Kaptlt. 211, 216.
Nerger, Freg. Kapt. 185, 237 ff., 316, 323, 365 bis 368.
v. Nieczychowski, Graf, Hilfsoffz. 39, 66.
Niedermaier, Oblt. z. S. 113, 143.
Nötel, Ob. Masch. 143.
Nolte, Dr., M. Ass. Arzt 113.

Oguri, japan. Admiral 252, 267.
Oppermann, Ob. Heizer 205.

Pagenstecher, Oblt. z. S. d. R. 11.
Peetz, M. St. Ing. 11.
Penning, Mtr. 111.
Permien, Ob. Maat 351.
Perrenon, Dr., Schiffsarzt 39.
Peters, Hilfsing. 11.
Pietsch, Dr., M. Ass. Arzt d. R. 143, 325.
v. Pohl, Admiral 141.
Pohlmann, Oblt. z. S. d. R. 143.
Preuß, Dr., Arzt 26.
Pries, Hilfslt. z. S. 325, 329—331, 342, 344.
Pungs, Ob. Heizer 205.

Rader, Hilfsoblt. z. S. 11.
Raeder, Gen. Admiral 2.
Raff, Dr., M. Ob. Ass. Arzt 11.

Reger, Oblt. z. S. 89.
Remy, Kaptlt. 242.
Reschke, Ob. Mtr. 111.
Rettberg, Kaptlt. 26, 33, 34.
Reymann, Freg. Kapt. 11 bis 24.
Riedinger, Oblt. z. S. d. R. 122.
Roos, Heizer 111.
Rose, Kaptlt. 172.
Rose, Lt. z. S. d. R. 237, 291, 295.
Rüdebusch, Vizestrm. d. R. 39.
Rüdiger, Kaptlt. d. R. 223.
Rüst, Hilfsing. 39.
Runze, M. Feldhilfsarzt 237.

Scotti, Kaptlt. d. R. 223.
Schaumburg, Masch. 30.
Schech, Vizestrm. d. R. 11.
Scheer, V. Admiral 208.
Scheidling, Kaptlt. d. R. 223.
Scheurlen, Lt. z. S. d. R. 113.
Schlopsnies, Schiffsoffz. 106.
Schmehl, Kaptlt. d. R. 237.
Schmidt, Ob. Sig. Gast 320.
Schreiner, Vizestrm. 33.
Schröder, M. Ing. d. R. 223.
Schulze, Hilfsoblt. z. S. 11.
Sheppard, engl. Admiral 186.
Siebel, M. Ob. Ing. 89.
Siewert, Oblt. z. S. d. R. 113.
Sippel, Lt. z. S. d. R. 223.
Smith, Kapitän 205.
Sohler, Dr., Ass. Arzt d. R. 113.
v. Spee, Graf, V. Admiral 88, 94, 114—121.
Spinken, Hilfslt. z. S. 113, 129.
Steffan, Oblt. z. S. 26.
Stein, Lt. d. R. 237.
Steuber, M. St. Ing. a. D. 11.
Stübel, Dr., Bez. Amtm. 96.
Stüwen, Min. Ob. Heizer 263.
Sturm, Masch. Mt. 205.
v. Swinarski, Vizestrm. d. R. 11.
Szielasko, Lt. z. S. d. R. 237.

Thierfelder, Kaptlt. 9, 39 ff., 359.
Thierichens, Korv. Kapt. 94, 113 ff., 360.
Tielhaar, Zahlm. 11.
Tiemann, Lt. z. S. 211, 214.
Tietze, Freg. Kapt. 211 ff., 219.
Trentelmann, Hilfsing. 39.
Turner, Strm. Maat 320.

Violet, Dr., M. St. Arzt 26, 36.
Vissering, Lt. z. S. d. R. 237.
Voelsch, Lt. z. S. 89.

Wagenführ, Kaptlt. 113.
Wallwitz, Ob. Masch. 11.
Warneke, Oblt. z. S. d. R. 39, 41, 44.
Wecker, Kapitän 53.
Weddige, Oblt. z. S. 211, 216.
Weisbach, Kaptlt. 242.
Wemyß, engl. Admiral 252, 266.
Wessels, Heizer 205.
Wilhelmi, Kapitän 41.
zum Winkel, Dr., M. Ob. Ass. Arzt d. R. 143.
Winkler, Reg. Leiter 117.
Winter, Oblt. z. S. 89.
Wirth, Korv. Kapt. 26—36.
Witschetzky, Kaptlt. 237, 263, 269, 273.
Wolf, Kaptlt. 139, 143, 185.
Wolff, Oblt. z. S. d. R. 139, 141, 142.
Wolter, M. Zahlm. 223.
Wolters, Lt. z. S. 223.
Wünsche, Kaptlt. 213.
Wulff, Lt. z. S. d. R. 237.

Zache, Oblt. z. S. d. R. 113, 128.
Zerenes, Oblt. z. S. d. R. 223.
Ziolkowski, Hilfsoffz. 39.
Zuckschwerdt, Korv. Kapt. 88, 89 ff., 119.

Schiffsnamenverzeichnis.

A.

A. B. Johnson, S. 340.
Achilles, engl. Pzkrz. 231 bis 236.
Ahlers, D. 93.
Alcantara, engl. Hilfskrz. 215—221.
Andes, engl. Hilfskrz. 215 bis 221.
Anghia, D. 95.
Anne de Bretagne, S. 62, 63.
Antonin, S. 332.
Anvers, D. 74.
Apollo, S. 131.
Appam, D. 154—158, 164.
Araguaya, D. 71.
Ariadne, D. 153.
Arlanza, D. 16.
Arucas, D. 19, 20.
Ascaro, D. 75.
Asnières, S. 187.
Asuncion, D. 50.
Australia, engl. Krz. 101, 105.
Author, D. 153.

B.

Baden, D. 28.
Bayo, D. 149.
Belgica, D. 149.
Belgravia, D. 238.
Bellevue, D. 64—67.
Beluga, S. 279, 280.
Berwind, D. 30—32.
Bethania, D. 19, 20, 25.
Bochum, D. 95, 116.
Brecknockshire, D. 196.
British Yeoman, S. 334.
Brodholm, D. 286.
Buenos Ayres, S. 333.

C.

Calabria, ital. Krz. 323.
Calliope, S. 327.
Cambrian Range, D. 178.
Cambronne, S. 336—339.
Cap Trafalgar, Hilfskrz. 6, 26 ff., 51, 52, 358.
Carmania, engl. Hilfskrz. 32—37.
Charcas, D. 126.
Charles Gounod, S. 331.
Chasehill, D. 72—74.
Cilicia, D. 275.
City of Athens, D. 290.
Clan MacTavish, D. 155 bis 158.
Coleby, D. 76.
Comet, D. 117.
Comus, engl. Krz. 218, 219.
Corbridge, D. 151—153, 158—160.
Cormoran, Kan. Bt. 90, 91.
Cormoran, Hilfskrz. 6, 87 ff., 115—120, 359.
Cornwall, engl. Krz. 247.
Cumberland, D. 278, 282, 283.

D.

Dagny, S. 200.
Danubian, D. 323.
Dee, S. 268.
Demeterton, D. 206.
Dramatist, D. 183.
Dresden, Krz. 28, 121, 123.
Dromonby, D. 153.
Duala, D. 16—19.
Ducheß of Cornwall, S. 178.
Dundee, engl. Hilfskrz. 231 bis 236.
Dupleix, S. 334.

E.

Eber, Kan. Bt. 27—30, 51.
Ebernburg, D. 31, 51—53
Edderside, S. 201.
Eddie, D. 197.
Edinburgh, S. 159.
Edinburgh Castle, engl. Hilfskrz. 198, 200.
Eleonore Woermann, D. 27—38, 52, 53.
Elmshorn, D. 95, 100, 104, 116.
Emden, Krz. 90—99, 114, 116.
Encore, S. 280.
Encounter, engl. Krz. 101.
Eskimo, D. 169.
Esmeraldas, D. 202.
Essex, engl. Krz. 25.
Estrella, D. 161.

F.

Falcon, S. 350.
Farringford, D. 152.
Fede, D. 75.
Flamenco, D. 160, 161.
Floride, D. 132.
Fortuna, S. 350.
Fox, engl. Krz. 318, 323.

G.

Galician, D. 16.
Geier, Krz. 94, 95, 116.
Geier, Hilfskrz. 185—196.
Georgic, D. 178.
Gladys Royle, D. 330.
Glasgow, engl. Krz. 161.
Glimt, norw. Torp. Bt. 169.
Gloucester, engl. Krz. 77.
Göttingen, D. 93, 122.
Grazia, S. 75.
Greif, Hilfskrz. 211 ff., 238, 361.
Guadeloupe, D. 73.
Guben, D. 212.
Gutenfels, D. 261, 315.

H.

Hallbjörg, D. 177.
Helikon, S. 124.
Hemisphere, D. 67, 68.
Hermione, D. 200.
Hero, S. 327—329.
Highflyer, engl. Kreuzer 20 bis 24.
Highland Brae, D. 69, 70.
Highland Scott, engl. Hilfskrz. 329.
Himalaya, engl. Hilfskrz. 95, 105.
Hitachi Maru, D. 289—293.
Holger, D. 65—72.
Hong Moh, D. 323.
Horace, D. 162.
Horngarth, D. 335.
Hudson Maru, D. 188, 192.

I.

Igotz Mendi, D. 294—309.
Il Piemonte, D. 14.
Iltis, Hilfskrz. 261 ff., 309, 315 ff.
Iltis, Kan. Bt. 91.
Indian Prince, D. 50—53.
Invercoe, S. 132.
Isabel Browne, S. 131.
Italia, D. 75.
Iwate, jap. Krz. 109.

J.

Jacobsen, S. 131.
Jean, S. 128, 129.
Jean, S. 192.
John H. Kirby, S. 296.
Jumna, D. 264.
Jupiter, D. 239, 241.

K.

Kaipara, D. 16, 20, 24.
Kaiser Wilhelm der Große, Hilfskrz. 6, 11 ff., 358.
Karlsruhe, Krz. 31, 40—42, 64, 359.
Katherine, D. 201.
Kildalton, S. 128, 129.
King Edward VII., engl. Lin. Sch. 151.
King George, D. 178.
Kronprinzessin Cecilie, S. 351.
Kronprinz Wilhelm, Hilfskrz. 6, 31, 39 ff., 132, 134, 359—364.

L.

La Correntina, D. 57, 58.
La Rochefoucauld, S. 334.
La Rosarina, D. 57, 58.
Leopard, Hilfskrz. 182, 207, 223 ff., 361.
Linden, D. 95, 98.
Liverpool, engl. Krz. 77.
Locksun, D. 95.
Luchs, Kan. Bt. 114.
Lundy Island, D. 331.
Lusitania, engl. Hilfskrz. 46.
Lutèce, S. 348, 349.
Luxembourg, D. 160.

M.

Macedonia, D. 75—77.
Magdeburg, D. 19, 20.
Maletta, S. 327, 329, 331.
Manila, S. 341.
Maréchal Davout, S. 297.
Mark, D. 88, 94—100, 115, 116.
Markomannia, D. 114, 116.
Maroni, D. 164.
Mary Ada Short, D. 132.
Matheran, D. 253.
Matunga, D. 280—283.
Mauretania, engl. Hilfskrz. 46.
Memphis, D. 125, 351.
Minieh, D. 188, 189, 252.
Möwe, Hilfskrz. 143 ff., 230, 247, 361.
Mongolia, D. 275.
Mont Agel, D. 64.
Montcalm, franz. Krz. 101.
Mount Temple, D. 177.
Muansa, D. 27.

N.

Nantes, S. 185.
Navarra, D. 60—62.
Netherby Hall, D. 189.
Noordersdijk, D. 176.
Nyanga, D. 17, 20, 24.

O.

Odin, engl. Krz. 323.
Offenbach, D. 95.
Oronda, D. 123.
Otaki, D. 205, 206.
Otavi, D. 65, 66.

P.

Panther, Kl. Krz. 308.
Paß of Balmaha, S. 326.
Percé, S. 332.
Persia, D. 68.
Pierre Loti, S. 131.
Pinmore, S. 333.
Planet, Verm. Sch. 92, 97, 104—106.
Pontos, D. 28—32, 52—55.
Port Kembla, D. 300.
Potaro, D. 68—70.
Potosi, S. 123.
Prinz Eitel Friedrich, Hilfskrz. 6, 82, 87—104, 113 ff., 359, 360.
Prussia, D. 31, 51—53.
Pungo, D. 142, 144.

R.

R. C. Slade, S. 341.
Radnorshire, D. 188.
Rena, D. 231, 232.
Rhodanthe, D. 201.
Rio Pasig, D. 95.
Rjäsan, D. 6, 90.
Rjukan, S. 132.

S.

Sacramento, D. 123, 124.
Saint Theodore, D. 179 bis 185, 250.
Samland, D. 176, 177, 184.
Satsuma, jap. Lin. Sch. 106.
Saxon Prince, D. 165.
Seeadler, Hilfskrz. 269, 283, 291, 325 ff., 363.
Semantha, S. 70.
Siar, D. 99.
Sierra Cordoba, D. 59 bis 62.
Slawentzitz, D. 19.
Staut, S. 194.
St. Isabell, D. 28.
St. Lucia, D. 28, 29.
Storebror, S. 299.
Suffolk, engl. Krz. 42.
Supply, amerikan. Kriegsschiff 110, 112.
Sutlej, engl. Krz. 163.
S 90, Torp. Bt. 92.

T.

Tamar, D. 75.
Tannenfels, D. 95, 98, 116.
Tasmanic, D. 275.
Thalassa, S. 132.
Tiger, Kan. Bt. 114.
Titania, D. 124.
Trader, D. 153.
Tsingtau, D. 95, 116.
Tsuschima, jap. Krz. 292 bis 295.
Tubal Cain, D. 14, 20, 24.
Turritella, D. 261 ff., 309, 315 ff.
Tyndareus, D. 275.
Tysla, D. 193.

U.

Ulea, D. 95.
Union, S. 60—63.
U 24 242.
U 35 180.
U 53 172.

U 58 173.
U 66 241—244.
U 68 146.
U 70 213, 214, 222.
U 81 242.
U 83 242.
U 155 224.
UC 29 173.
UC 30 173.

V.

Valentine, S. 124.
Vaterland, Kan. Bt. 91.
Vicking, S. 334.
Voltaire, D. 160, 175, 176.
Vineta, D. 169.

W.

Wachtfels, D. 238.
Wairuna, D. 273, 274, 283.
Waitotara, D. 274.
Walhalla, D. 19, 47, 48.
Westburn, D. 162—164.
Wilfried M., S. 69.
Willerby, D. 132.
William P. Frye, S. 131.
Wolf, Hilfskrz., 213, 238, 239.
Wolf, Hilfskrz. 237 ff., 361 bis 366.
Worcestershire, D. 258.
Wordsworth, D. 264, 266.

Y.

Yarrowdale, D. 179—187, 224.
York, D. 122.

Der Krieg zur See 1914—1918

Bisher sind folgende Bände erschienen:

Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern

Bearbeitet von Generaladmiral Dr. phil. h. c. Raeder.

I. Das Kreuzergeschwader
2., durchgesehene Auflage. Mit 10 meist mehrfarbigen Karten sowie vielen Skizzen, Tabellen und Anlagen. RM 12,60, Halbleinen RM 15,30, Ganzleinen RM 16,20, Halbleder RM 19,80.

II. Die Tätigkeit der Kleinen Kreuzer „Emden", „Königsberg" u. „Karlsruhe"
Mit einem Anhang: Die Kriegsfahrt des Kleinen Kreuzers „Geier". Mit 10 meist mehrfarbigen Karten. RM 9,90, Ganzleinen RM 13,50, Halbleder RM 16,65.

Der Krieg in der Nordsee

Bearbeitet von Vizeadmiral a. D. Dr. phil. h. c. O. Groos.

I. Von Kriegsbeginn bis Anfang September 1914
2., durchgesehene Auflage. Mit 61 Karten, Tabellen und Anlagen. (Fehlt zur Zeit)

II. Von Anfang September bis November 1914
Mit 38 Skizzen, Karten, Tabellen und Anlagen. RM 8,55, Halbleinen RM 11,25, Ganzleinen RM 12,15, Halbleder RM 15,75.

III. Von Ende November 1914 bis Anfang Februar 1915
Mit 30 Skizzen, Karten, Tabellen und Anlagen. RM 11,25, Halbleinen RM 13,95, Ganzleinen RM 14,85, Halbleder RM 18,—.

IV. Von Anfang Februar bis Ende Dezember 1915
Mit 46 Skizzen, Karten, Tabellen und Anlagen. RM 9,—, Ganzleinen RM 12,60, Halbleder RM 15,75.

V. Von Januar bis Juni 1916. Die Seeschlacht vor dem Skagerrak.
2 Bände. Mit 81 Skizzen, Karten, Tabellen und Anlagen in einem besonderen Kartenband. (Zur Zeit vergriffen)

VI. (Schlußband) **Die Ereignisse von Juni 1916 bis Kriegsende**
(In Vorbereitung)

Der Krieg in der Ostsee

I. Von Kriegsbeginn bis Mitte März 1915
Bearbeitet von Korvettenkapitän a. D. R. Firle. 2., durchgesehene Auflage. Mit 12 meist mehrfarbigen Karten. (Fehlt zur Zeit)

II. Das Kriegsjahr 1915
Bearbeitet von Korvettenkapitän Rollmann. Mit 8 Karten und 26 Skizzen. RM 11,70, Ganzleinen RM 15,30, Halbleder RM 18,90.

III. (Schlußband) **Die Kriegsjahre 1916—1918**
Bearbeitet von Korvettenkapitän Rollmann. (In Vorbereitung)

Der Krieg in den türkischen Gewässern

Bearbeitet von Konteradmiral a. D. H. Lorey.

I. Die Mittelmeer-Division
Mit 20 Karten, 35 Skizzen und 5 Anlagen. RM 13,05, Ganzleinen RM 16,65, Halbleder RM 20,25.

II. Der Kampf um die Dardanellen (In Vorbereitung)

Die Kämpfe der Kaiserlichen Marine in den Deutschen Kolonien

Erster Teil: Tsingtau. Zweiter Teil: Deutsch-Ostafrika.
Mit 4 Karten und 17 Textskizzen. RM 7,50, Halbleinen RM 9,80, Ganzleinen RM 11,—, Halbleder RM 14,—.

Der Handelskrieg mit U-Booten

Bearbeitet von Konteradmiral a. D. Spindler.

I. Vorgeschichte
Mit 34 Anlagen, 6 Textskizzen und 2 Tabellen. RM 8,75, Ganzleinen RM 12,25, Halbleder RM 15,—.

II. Das Kriegsjahr 1915
Mit zahlreichen Karten und Skizzen. RM 12,—, Halbleinen RM 15,—, Ganzleinen RM 16,25, Halbleder RM 19,—.

III. Oktober 1915 bis Januar 1917
Mit 16 Karten und 12 Skizzen. RM 12,—, Halbleinen RM 15,—, Ganzleinen RM 16,25, Halbleder RM 19,—.

IV. 1. Februar 1917 bis 31. Dezember 1917 (In Vorbereitung)

Die Überwasserstreitkräfte und ihre Technik

Bearbeitet von Kapitän z. S. (Ing.) Paul Köppen. RM 10,35, Ganzleinen RM 13,95, Halbleder RM 17,10.

VERLAG E. S. MITTLER & SOHN / BERLIN

Weitere wichtige Werke zur Seekriegsgeschichte

Seekriegslehren im Lichte des Weltkrieges

Ein Buch für den Seemann, Soldaten und Staatsmann. Von Vizeadmiral a. D. Dr. phil. h. c. Otto Groos. Mit Geleitwort von Großadmiral v. Tirpitz. RM 7,65, in Ganzleinen RM 9,90.

Die Umstellung von der Land- zur Seestrategie ist uns Deutschen schwer geworden. Dieses Buch weist den Weg zum Verständnis der bedeutungsvollen Zusammenhänge. Es ist für den Seeoffizier schlechthin unentbehrlich, und man gibt ihm den besten Ehrentitel mit der Bezeichnung als „Marine-Clausewitz". (Kieler Zeitung)

Das Unterseeboot

Seine Bedeutung als Teil einer Flotte, seine Stellung im Völkerrecht, seine Kriegsverwendung und seine Zukunft. Von Admiral a. D. Bauer, vor dem Kriege Chef der I. Unterseebootsflottille, im Kriege Führer der Unterseeboote bis Sommer 1917. Mit einem Bildnis des Großadmirals v. Tirpitz. RM 6,—, gebund. RM 7,20.

Keiner, der sich für die Fragen des Seekrieges interessiert, insbesondere kein Seeoffizier, aber auch kein Politiker wird diese knapp und eindringlich geschriebene Monographie des U-Bootes ohne reichste Belehrung über den augenblicklichen Stand der ganzen Frage und ohne vielfache Anregungen über die Zukunftsentwicklung der Waffe aus der Hand legen. (Vizeadmiral a. D. A. Meurer)

Die ausgebliebene Seeschlacht

Die englische Flottenführung 1911—1915. Von Dr. Paul Sethe. RM 4,80, gebunden RM 5,80.

Dies Buch schildert die Schwankungen innerhalb der britischen Admiralität gegenüber der großen Frage: „Angriff oder Verteidigung gegen die deutsche Hochseeflotte?" sowie ihren Plan, in den Wintermonaten 1914—1915 eine Entscheidung unter dem Feuer der deutschen Küstengeschütze zu erzwingen.

Schwere Seestreitkräfte

Fahrten und Kämpfe 1914—1918. Von Vizeadmiral Dr. phil. h. c. Eberhard v. Mantey. Mit 26 zweifarb. Gefechtsskizzen. RM 2,—.

Das Buch gibt in knapp gehaltener Form, unterstützt durch zahlreiche zweifarbige Gefechtsskizzen, einen Überblick über alle Ereignisse, die während des Weltkrieges 1914—1918 charakteristisch für die Führung des Seekrieges mit Überwasserstreitkräften gewesen sind. Der Leser kann sich eine gute Vorstellung vom Verlauf des Seekrieges machen und bekommt trotz der Kürze des Textes und der Einfachheit der Gefechtsskizzen einen Begriff von der Größe der Verantwortung eines Führers schwerer Seestreitkräfte und von der Schnelligkeit, mit der schwerwiegende Entschlüsse gefaßt und ausgeführt werden müssen. (Volk und Wehr)

VERLAG E. S. MITTLER & SOHN / BERLIN

D
581
R34
Bd.3

Raeder, E
Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 14 16 25 05 007 2